7 N° 320. — 7e Année
(*Tous les Jeudis*)

90 PHOTOGRAVURES

27 Octobre 1904
40 Centimes

LA VIE AU GRAND AIR

LA COUPE VANDERBILT

Le vainqueur Heath.

Publications Pierre Lafitte
Femina — Musica
La Vie au Grand Air

9, avenue de l'Opéra, Paris
Téléph. 280-52 & 280-56
Télégr. SOCEDIL-PARIS

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

LES APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES

DEMARIA FRÈRES

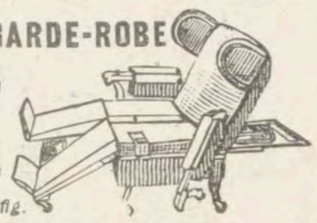
sont ceux qui donnent les MEILLEURS RÉSULTATS

Semelles "CAPSA"
Appareils "CALEB"

EN VENTE: MAGASIN MODERNE, 21, Rue des Pyramides (Métro: Stations Tuileries, Palais-Royal)
et CHEZ TOUS les NÉGOCIANTS en ARTICLES PHOTOGRAPHIQUES

DEMARIA Frères Constructeurs Btés S. G. D. G., HORS CONCOURS PARIS 1900
2, Rue du Canal Saint-Martin PARIS (Metro-Station „COMBAT")
Sur demande, ENVOI FRANCO DU CATALOGUE

AUTOMOTEUR avec GARDE-ROBE
Bouchon se retirant sous le siège
DUPONT
Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
PARIS, 10, Rue Hautefeuille
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES
Envoi Fco Catalogue contenant 423 fig.



LES PLAQUES DE SENSIBILITÉ EXTRÊME

LUMIÈRE

MARQUE Σ (SIGMA)

- Sont remarquables par la finesse de leur grain et leur absence de tendance au voile.
- Sont employées avantageusement en été avec les objectifs de luminosité médiocre.
- Permettent, même en hiver et par temps sombres et pluvieux, de faire les instantanés les plus rapides.
- Se développent, sans risque de voile, dans tous les révélateurs.

SOCIÉTÉ ANONYME DES PLAQUES ET PAPIERS PHOTOGRAPHIQUES

A. LUMIÈRE & SES FILS

LYON

PRENEZ GARDE,

vous commencez à grossir, et gro
vieillir. Prenez donc tous les jo
dragées de THYROÏDINE BOUTY, et v
restera ou redeviendra svelte. —
50 dragées est expédié franco par le LAB
1, Rue de Châteaudun, Paris, contre manda
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUME
— Avoir soin de bien spécifier : Thyroïdine

ECONOMISEZ
100 FRANCS PAR
EN VOUS ABONNANT A
MUSIC
QUI SE TROUVE SUR
..TOUS LES PIANOS..

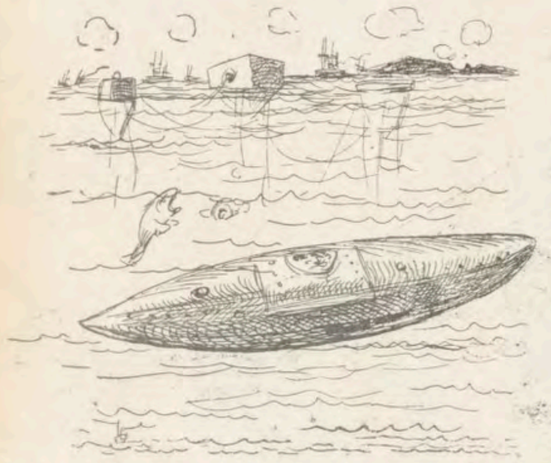
16 PAGES DE TEXTE ILLUSTR
24 PAGES DE MUSIQUE NOU
VELLE DES MEILLEUR
AUTEURS

PRIX, UN AN : 12 FRANC
PARTOUT, LE NUMÉRO : 1 FRAN

SUSPENSOIR MILLI
élastique sans sous-cuisses, 2
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CA
BANDAGES CURATIFS, BAS-V
LE GONIDEC. 13, Rue Etienne-Marc

ASTHME et Catarrhe (Boîte 2 fr.) Guéris par les Cigarettes ou la Poudre ES

La Semaine Comique, par Henriot.



Quel dommage qu'on n'ait pas inventé les sous-marins-canots automobiles pour permettre aux Russes de sortir de Port Arthur.

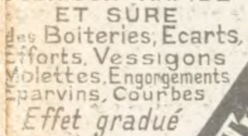
— Vous allez chasser aussi ?
— Il paraît qu'il y a des sangliers... Je tiens à éviter les corps à corps

Pour se signaler de loin aux cochers, les bourgeois qui désirent prendre un taximètre sont autorisés à mettre un drapeau sur leur chapeau.

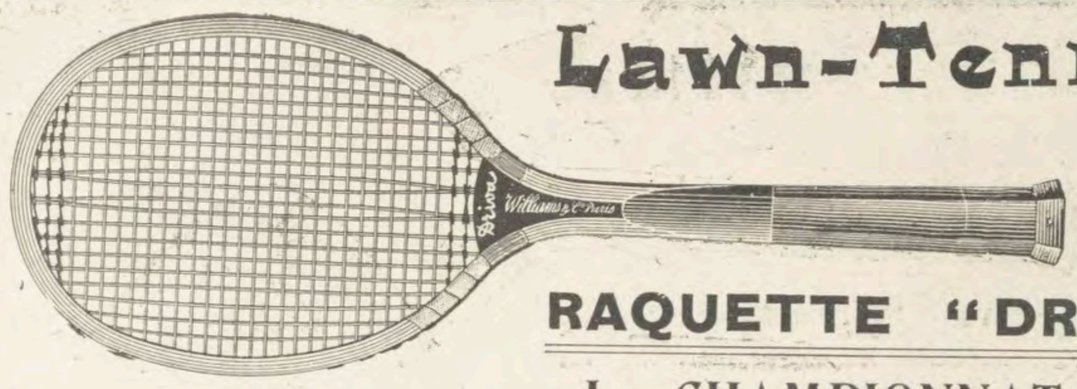
Petit canon à air comprimé destiné à prévenir les gens sourds ou distraits et à les repousser sur les bas côtés de la route.

ONGUENT ROUGE
MÈRÉ
SEUL AGENT REMPLAÇANT VRAIMENT LE FEU
GUÉRISON RAPIDE ET SÛRE
des Boiteries, Ecarts, Efforts, Vessigons, Molettes, Engorgements, Eparvins, Courbes
Effet gradué à volonté
La Boîte avec Brochure franco 3f50

P. MÈRÉ DE CHANTILLY À ORLÉANS
LINIMENT RÉVULSIF SANS RIVAL DIT TRÉSOR DU SPORTMAN pour fortifier les jambes des chevaux
La Bouteille: 5f
franco en Gare: 5f60.
EMBROCATION MÈRÉ



TUE-GIBIER sans feu ni bruit ni fumée
à 30 mètres à petits plombs ou à balles
Pression très forte depuis 12'50 fco
FOUDROYANT : 18'60 et 22'60 fco
TUE-MOINEAUX à 4 fr. ; à 6'30 fco
(Armes nouvelles déposées). Catal. gratis et fco.
RIGAUL, Inv. Fl, 26, r. du Temple, Paris.



Lawn-Tennis

TÉLÉPHONE 288-26
ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE: RAQUETTES-PARIS

RAQUETTE "DRIVA"

Le CHAMPIONNAT de LONDRES 1904 (Cours Couvert)
A ETÉ GAGNÉ AVEC LA
"DRIVA"

CATALOGUE ILLUSTRÉ DE JEUX ATHLÉTIQUES ENVOYÉ FRANCO
Williams & Co
1, rue Caumartin, PARIS

DELICIEUSE HUILE D'OLIVE
EXPÉDIÉE PAR BIDONS DE 10, 15 ET 20 KILOS
Représentants demandés partout
CARROUCHÉ Frères, à Salon (Bouches-du-Rhône)

Le Refroidisseur Loyal
204, Rue St. Maur, Paris

MERCEDES
PALACE

C. L. CHARLEY
70, Avenue des Champs-Élysées — PARIS
TÉLÉPHONE : 509-36, 549-77

Afin d'être mieux servis, recommandez-vous de la *Vie au Grand Air* en écrivant aux annonciers ou en allant faire vos achats

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS
PARIS ET DÉPARTEMENTS . . . . 18 fr.
ETRANGER . . . . . 20 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75.

27 Octobre 1904. — N° 320
Pierre Lafitte et Cie, 9, avenue de l'Opéra, Paris (1er)
POUR LA PUBLICITÉ : HUGUET, MINARD ET Cie, 4, RUE SCRIBE, PARIS

PUBLICITÉ
PAGES D'ANNONCES, *la ligne* . . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 500 fr.

LA COUPE VANDERBILT. — HEATH, VAINQUEUR DE L'ÉPREUVE, DANS LE VIRAGE DE QUEEN'S PARK.

La Coupe Vanderbilt, fondée par le richissime Américain qui a si longtemps couru en Europe, vient de se disputer sur le Circuit de Manhattan, près de New-York. Cette importante épreuve internationale d'automobiles, qui mettait aux prises tous les rois du volant de direction s'est terminée par la victoire de Heath pilotant une voiture Panhard et Levassor *munie de pneumatiques* Michelin. *Heath a couvert les* 456 *kilomètres du dur parcours en* 5 *h.* 26 *m.* 45 *s., marchant à une allure moyenne de* 83 *kil.* 600 *à l'heure.* (Voir l'article pages 872 et suiv.).

LA COUPE VANDERBILT

La Coupe Vanderbilt, la première grande course d'automobiles organisée en Amérique, s'est disputée le 8 octobre dernier, sur le Circuit de Manhattan, près de New-York. La victoire est revenue à Heath qui a couvert les 456 kilomètres du parcours en 5 h. 26 m. 45 s. Derrière lui, Albert Clément s'est classé deuxième à 1 m. 28 s. de différence.

Nous avons parlé déjà, dans la *Vie au Grand Air*, de la Coupe Vanderbilt, la première épreuve d'automobiles sur route qui ait été disputée aux Etats-Unis. Nous avons expliqué l'importance que prenait la course, du fait même que le marché américain est aujourd'hui notre grand marché, celui surtout de la voiture chère. Il y a peut-être moins de voitures à vendre aux Etats-Unis, quelle que soit leur étendue, qu'en France. La fortune y est d'abord beaucoup plus inégalement distribuée. Si les grosses fortunes abondent, la petite classe bourgeoise et aisée, si nombreuse chez nous, y fait totalement défaut. Le pays des milliardaires et de la *Fifth Avenue*, des restaurants et des hôtels monstres, est aussi celui des bars où, pour 60 cents, ce qui équivaut à peu près à nos 60 centimes, on mange, debout, des sandwiches en buvant de la bière. Joignez à cela l'absence presque totale de routes et vous ne vous étonnerez guère en pensant à la difficulté qu'éprouvent aujourd'hui nos commerçants à vendre en Amérique. En revanche, il y a nombre de voitures à placer aux riches banquiers, industriels ou financiers de New-York même et des environs ; si ces voitures sont moins nombreuses qu'on ne peut espérer dans un pays de 100 millions d'habitants, en revanche ce sont des voitures de prix. Chacun veut avoir la voiture la plus à effet du jour, et je me souviens d'un milliardaire américain qui

M. W.-K. Vanderbilt, fondateur de la Coupe qui porte son nom.

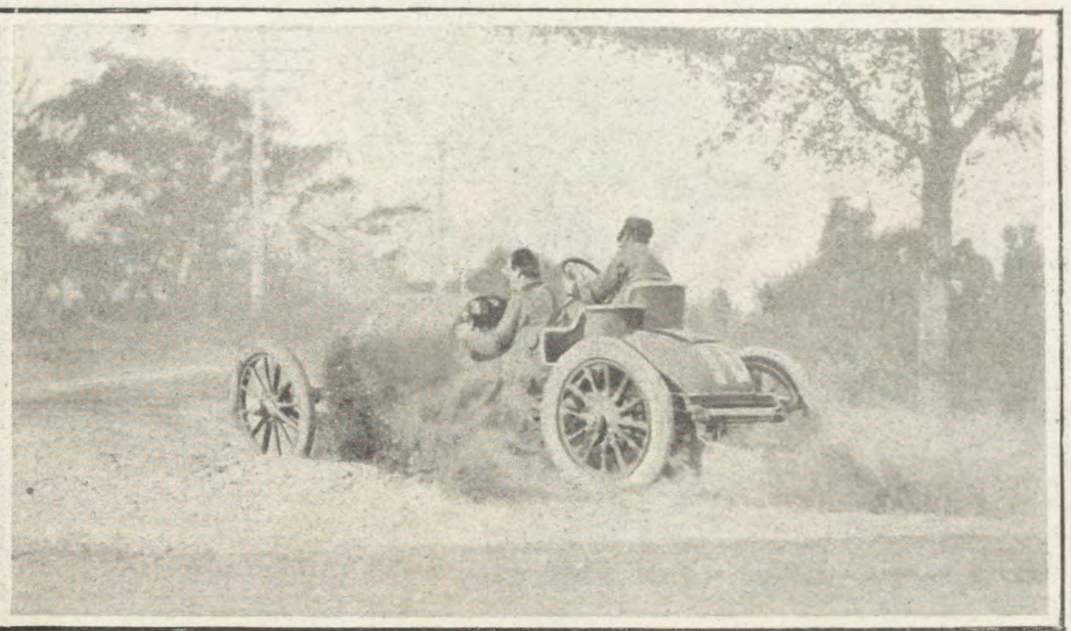
L'arrivée de l'Américain Lytle, classé troisième dans la Coupe Vanderbilt.
Plus de 20.000 personnes se pressaient dans le grand stand où s'effectuaient les départs et les arrivées.

Après la victoire.
M. Gray Dinsmore, le chauffeur américain bien connu, félicite Heath après sa victoire dans la Coupe Vanderbilt.

Albert Clément à l'arrivée.
Confirmant une fois de plus ses excellentes qualités de conducteur courageux et adroit, Albert Clément, le plus jeune des concurrents, s'est classé second à 1 m. 28 s. de Heath.

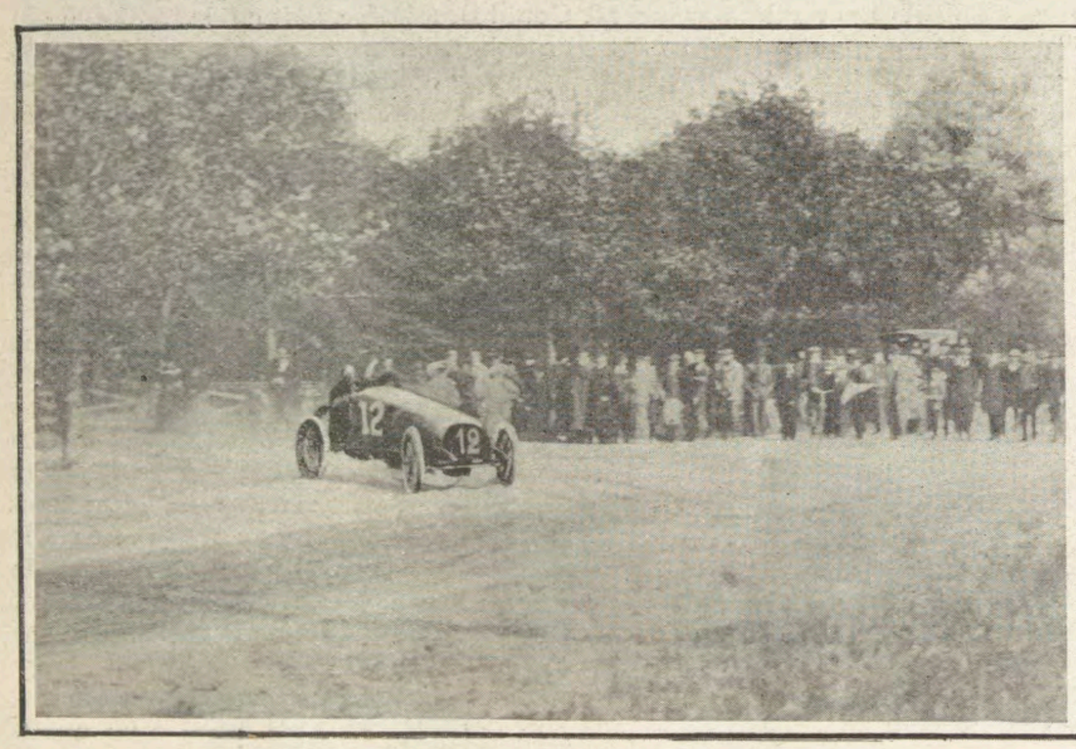
LES CONCURRENTS SUR LA ROUTE

Un virage de Heath a l'entrée du village d'Hampstead.

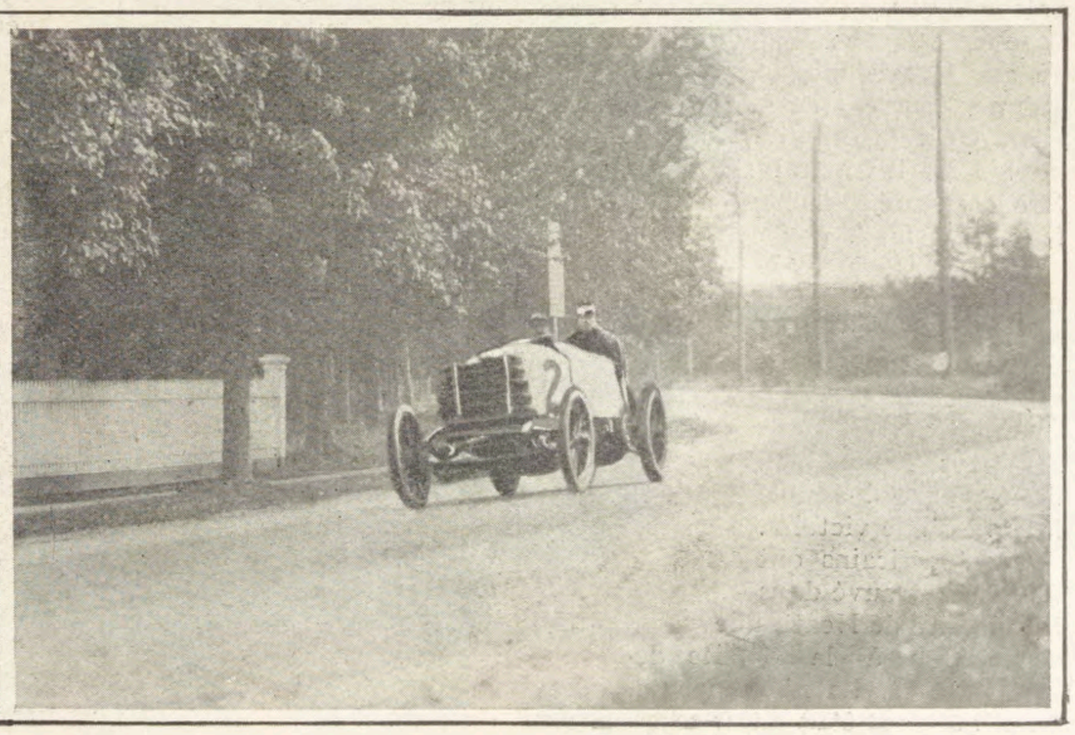


Sartori fait un virage impressionnant avant Westbury.

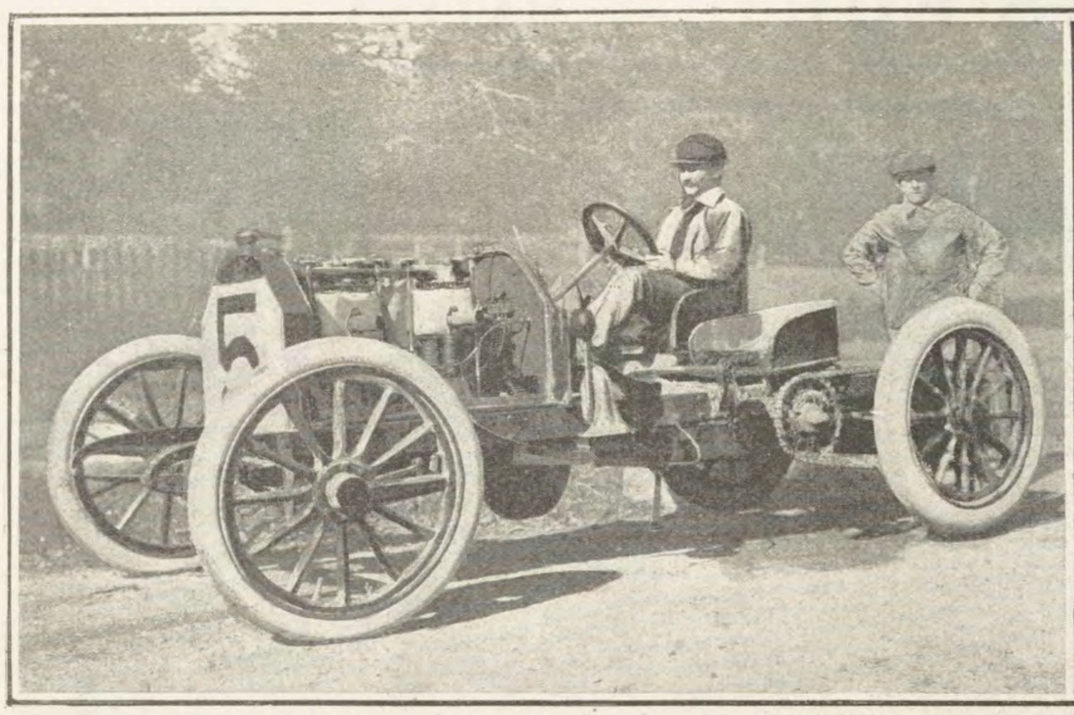
Albert Clément passe en vitesse Kooker a Westbury, devant le grand stand, et se classe second de la Coupe Vanderbilt.



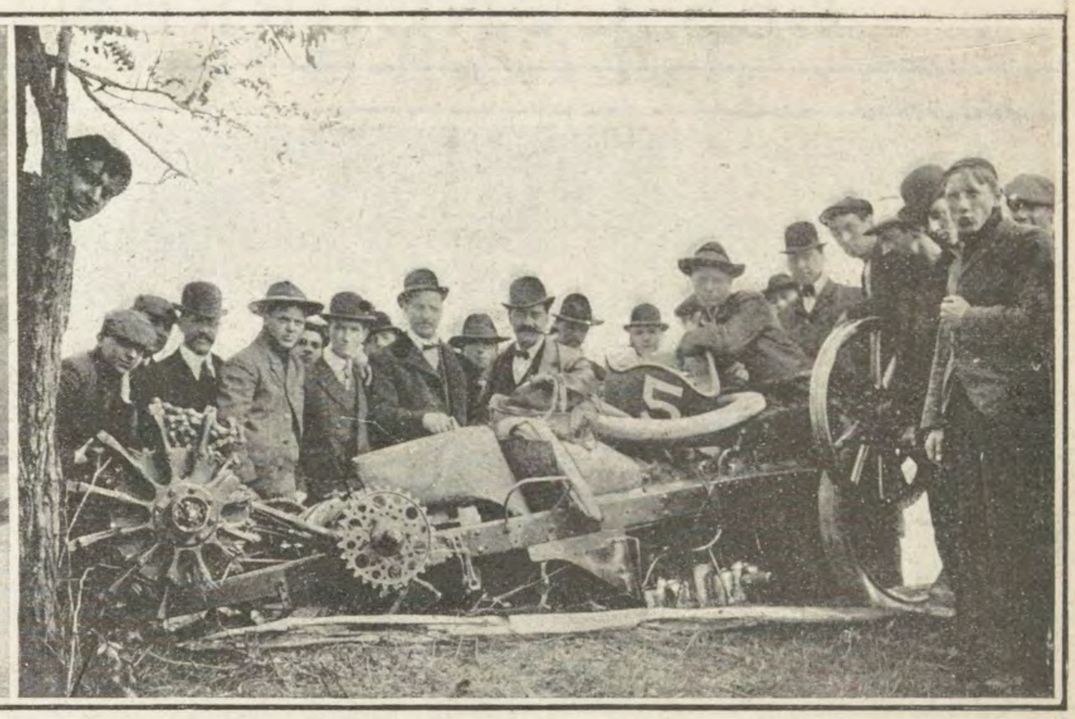
Albert Clément au virage de Queen's Park, le plus dangereux du parcours.



Gabriel attaque la ligne droite au sortir de Queen's Park.



Arents, dont la voiture a versé au cours de l'épreuve.



La voiture d'Arents après l'accident.

avait simplement annoncé non que sa voiture était la plus riche, ni la plus belle, ni la plus forte, ni la plus confortable, mais simplement *la plus chère du monde*. Vous voyez le succès qu'il obtint.

C'est en ce pays, ne l'oublions pas, que s'est courue la Coupe Vanderbilt et c'est ce qui explique l'invasion de coureurs européens qui s'en vont là-bas, malgré la triste renommée qu'avait obtenue par avance ce tournoiement de 48 kilomètres de tour, où 18 voitures se mirent en ligne.

Ce que fut la course, tout le monde le sait aujourd'hui, et tout le monde sait la brillante victoire remportée par M. Heath, sur sa Panhard et Levassor, et A. Clément, celui qu'on appelait familièrement, au début de la saison, le petit Clément, tout jeune homme en effet, qui vient de gagner pour la troisième fois pourtant en une année ce brevet de sang-froid et d'audace réfléchie qui n'appartient qu'aux hommes faits.

Heath est Américain lui-même. Ce charmant gentleman, l'un des derniers, le dernier peut-être encore qui court pour s'amuser en France, est sur la brèche depuis 1898. Il n'a pour ainsi dire pas manqué de grande course depuis cette époque, et n'a jamais changé de marque de voiture, ce qui est aujourd'hui un phénomène assez rare pour qu'on le puisse signaler.

Le contrôle d'Hampstead où les concurrents devaient s'arrêter six minutes.

Je me souviens qu'au Salon dernier, en décembre, il y a déjà presque un an, Heath me disait : « Il n'y a qu'une course que je voudrais gagner, c'est le Circuit des Ardennes ! » Et il ajoutait : « Ce doit être le rêve de tout chauffeur sportsman. »

Il a réalisé ce rêve de sport et il y a ajouté la réalisation de ce désir bien humain qui consiste à triompher chez soi, dans son pays, félicité bien douce, et qui double le prix d'une victoire.

Les Américains ont d'ailleurs trouvé dans la victoire de Heath une consolation à la défaite de leurs voitures. Ils n'ont pas pu dire, et peut-être était-ce seulement leur rêve, à eux aussi : « Nous avons la meilleure voiture », mais ils se sont consolés en disant : « *We have the best driver* » (nous avons le meilleur conducteur).

Ce que fut la course, chacun le sait aussi, et pour dire la vérité, elle fut effroyable. Cette route n'était pas seulement un tourniquet, mais encore une véritable promenade. La circulation n'avait pas été interrompue et Heath me contait qu'il dut à plus de 100 à l'heure dépasser une voiture où se prélassaient de charmantes Américaines, en toilettes, tandis que les chevaux de la calèche manifestaient leur stupéfaction et leur effroi par des bonds de côté.

Joignez à cela plusieurs passages à niveau sans barrière, naturellement, comme aux Etats-Unis, où les trains se promenaient aussi en liberté qu'un taureau dans un cirque, ce qui valut à Gabriel la joie de passer en vitesse avec sa de Dietrich, sous le nez même de la locomotive, à une distance de 10 mètres.

Ces incidents étaient déjà de nature à rendre la course assez pittoresque, mais l'imagination très américaine des reporters y a aidé puissamment encore.

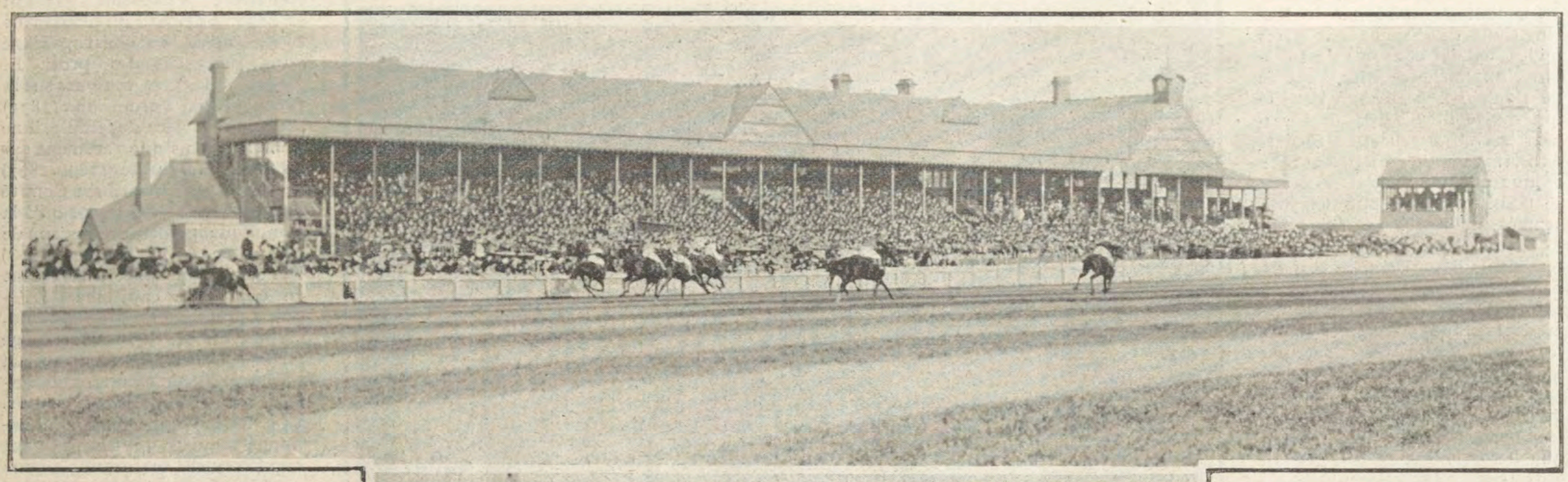
Elle a fait une fricassée de pneumatiques, d'essieux, qui laisse loin derrière elle tout ce que l'on pourrait imaginer. C'est ainsi que la voiture Renault de M. Bernin, qui appartient à un client de la grande marque, M. Gould Brokhar, ayant eu la goupille de l'arbre du cardan qui tomba dans un cahot, l'arbre tomba lui aussi sur le sol par un bout, faisant béquille et se brisant net. Aussitôt, on télégraphia que l'essieu était brisé. Et allez donc, ce n'est après tout qu'une voiture française.

Le passage à la douane des voitures fut un vrai vaudeville, et si quelque Feydeau nous le met à la scène, le succès ne lui fera pas défaut. Bref, il ne manqua rien à la petite fête, si ce n'est l'extrême obligeance et le sincère dévouement de M. W. K. Vanderbilt, que les Français connaissent bien, car il fut longtemps des leurs. Il se prodigua, se dévoua, et c'est grâce à lui que la course put avoir lieu.

GEORGES PRADE.

Heath et Lytle arrêtés au contrôle d'Hampstead,

La Victoire de Jardy en Angleterre



Pamflete, au duc de Portland. *Brother Bill* à M. Kern. *Llangibby*, à M. Nenmann.

L'arrivée du Middle Park Plate

Jardy, dans le Middle Park Plate, a vengé la défaite de Gouvernant dans le Derby, et les

Le départ du Middle Park Plate.

Comme on le voit, le départ a été excellent. Jardy, à M. Ed. Blanc, était au centre du peloton.

Signorino, au chevalier Gimstrelli. *Shah Jehan*, à sir Vincent. *Jardy*, à M. Ed. Blanc.

de deux ans (25.000 f. — 1.200 m.)

deux ans d'outre-Manche ont dû baisser pavillon devant le poulain de M. Ed. Blanc.

Si Jardy était issu d'un étalon français, son succès dans le Middle Park Plate aurait été certainement moins sympathiquement accueilli, mais en Angleterre le succès d'un fils de gagnants des Oaks et du Derby ne peut être que populaire.

Le célèbre Flying Fox a affirmé une fois de plus sa très haute qualité ; la victoire de Jardy était prévue ; son action aisée a fait l'admiration des sportsmen anglais, et lorsque, à 100 mètres du poteau, Georges Stern a levé les mains, Jardy, qui était en tête, a bondi, prenant supérieurement l'avantage. Tous les sportsmen présents furent tentés d'applaudir. Jardy battait deux des meilleurs deux ans anglais : Shah Jehan, un fils de Persimonn, l'étalon du Roi, et Signorino, un fils de Best-Man, qui firent dead-heat pour la seconde place.

Ce n'est pas la première fois que M. Ed. Blanc gagnait cette importante épreuve — dont le montant, cette année, s'élevait à 51.000 fr. — il l'avait déjà remportée avec Gouverneur ; c'est, du reste, la troisième fois que l'élevage français enlève le Middle Park Plate à l'élevage anglais. Charmant y triompha, il y a quelques années.

Une autre épreuve classique, le Cesarewitch, s'est disputée dernièrement en Angleterre : le vainqueur, Wargrave, ne comptait cette année que de modestes victoires. Un représentant de l'élevage français a pris part à cette épreuve, Gehzal, à M. Caillault. Après avoir figuré pendant le parcours, à 200 mètres du poteau, Gehzal a baissé pied et n'a pu être à l'arrivée.

F. P.

Le vainqueur du Cesarewitch handicap (25.000 fr. — 3.600 m.).

Wargrave, *par Carbine et Warble, à M. H. Bottanley.*

Le gagnant du Middle Park Plate.

Jardy, *par Flying Fox et Airs and Grace. Eleveur et propriétaire, M. Ed. Blanc.*

LE PRIX ROOSEVELT AU RACING

Le 14e Prix Roosevelt, annuellement organisé par le Racing Club de France sur trois milles anglais (4.827 m.), s'est disputé, dimanche dernier, au Bois de Boulogne. L'ardente rivalité qui divise depuis plusieurs saisons le club doyen et la Société Athlétique de Montrouge a trouvé une nouvelle occasion de se manifester, des plus courtoisement, du reste. Le racingman Louis de Fleurac a battu nettement le Montrougien Ragueneau — l'invincible, l'incomparable Ragueneau — de 20 mètres, battant en même temps le record de la distance avec 15 m. 13 s. 2/10.

Si le banquet des « Vieux », organisé par l'*Auto* pour réunir les anciens, les vétérans de l'époque héroïque du cyclisme, avait été ouvert aux « vieux » de l'athlétisme, les anciens vainqueurs du Roosevelt auraient eu incontestablement le droit d'y assister, et moi-même également, car j'ai vu tous les Roosevelt, depuis que le brave et honnête sportsman que fut Cornélius Roosevelt eut l'idée de donner une coupe à disputer annuellement sur une distance anglaise de fond pour permettre de comparer les performances des athlètes anglais et français.

Presque tous les vieux du Roosevelt ont applaudi dimanche à la valeur de leurs jeunes émules. Que sont-ils devenus, ces ancêtres?

Julien Borel, après sa victoire de 1891, a fait de la vélocipédie; il a, depuis, lâché le sport pour le commerce. Chansclot, gagnant en 1892, a disparu du firmament sportif après un court passage dans les rangs des pros. F. Meiers (1893) est toujours sur la brèche. Albin Lermusiaux (1895) est marié et père de famille, il ne se montre plus que rarement sur les terrains. Bourdier (1896-1897) est membre très actif du Comité du R.C.F, en même temps qu'à la tête d'une importante maison de commerce. A.-A. Tunmer (1898) fait encore du sport activement en qualité de capitaine de l'équipe première de football-association du R. C. F. H. Deloge (1899-1900-1901), le seul qui ait réussi le triple event, ex-détenteur du record, avec 15 m. 14 s. 4/10, est marié et a abandonné la piste tout en suivant régulièrement les grands events sportifs. L. de Fleurac (1902) et Ragueneau (1903) ferment la liste des gagnants.

Le succès de la réunion si classique du Roosevelt a encore été augmenté par la création, en 1896, du Prix Ravaut, sur 200 mètres, gagné cette année par H. Tissier, du R. C. F., en 23 s. 1/5 battant de 2/5 de seconde le record détenu jusqu'ici par d'Hamond et, en 1903, du Prix Paul-Lejeune, sur 800 mètres, revenu à J. Chastanié.

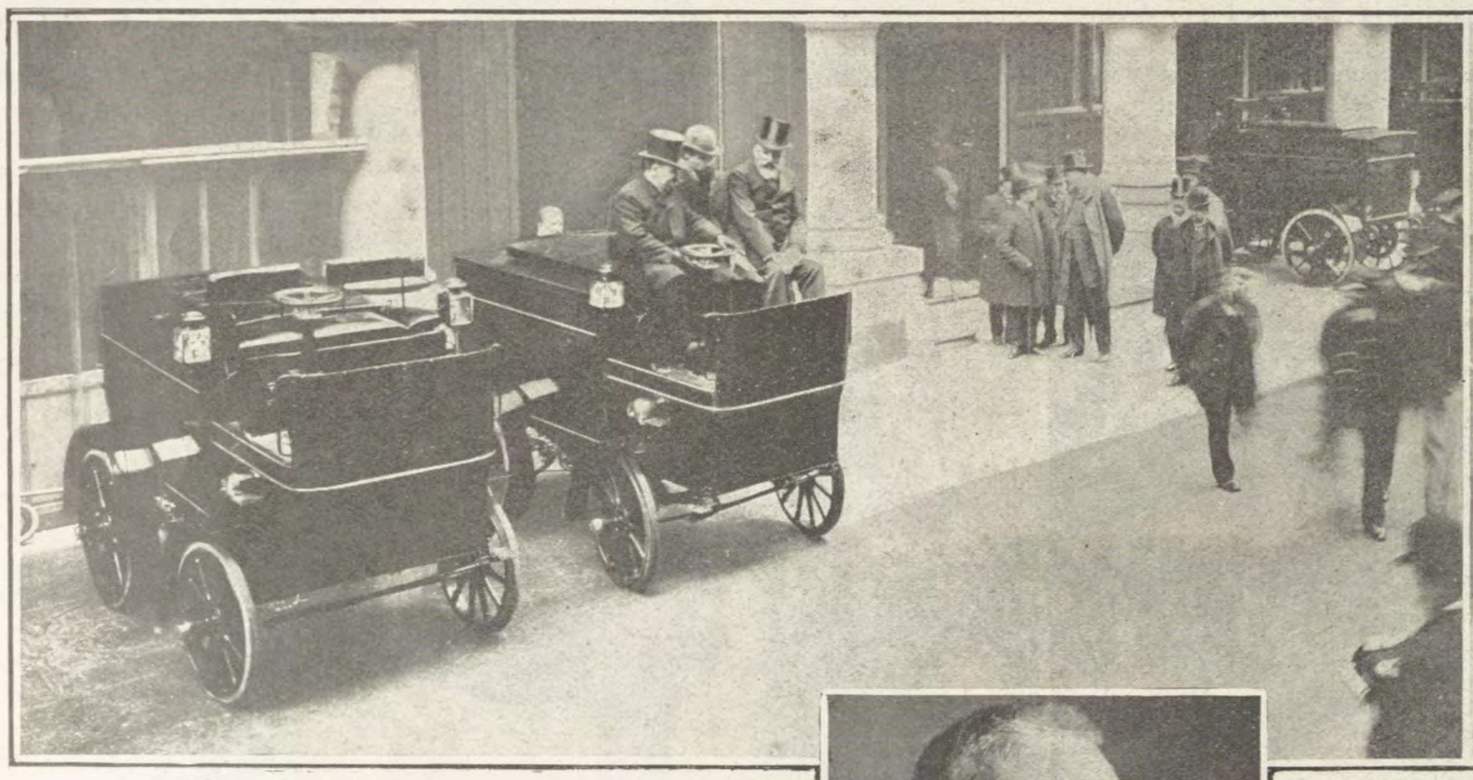
Ainsi le R.C.F. a réussi à s'adjuger les trois grandes courses de la réunion du Roosevelt. Heureusement pour le club doyen, les années se suivent... et ne se ressemblent pas.

PAUL CHAMP.

Ragueneau, 2e — De Fleurac, 1er

Le Prix Roosevelt. — Les deux premiers : De Fleurac, du R. C. F. et Ragueneau. de la S. A. M.

LA POSTE AUTOMOBILE



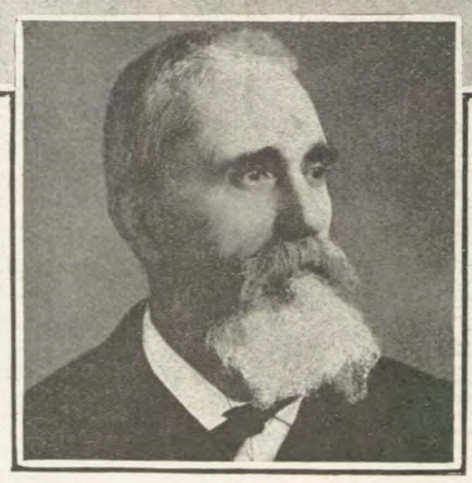
Les automobiles électriques devant l'Hôtel des Postes, le jour de l'inauguration du service.

L'ADMINISTRATION des Postes et Télégraphes a inauguré, la semaine dernière, le nouveau service postal d'automobiles électriques destiné à remplacer le service assuré jusqu'à ce jour par les classiques tilburys attelés de nobles bêtes.

M. Salomon, directeur du cabinet de M. Bérard, représentant le sous-secrétaire d'Etat aux Postes et Télégraphes, retenu par ailleurs, passait en revue les douze voitures dont la mise en circulation est imminente.

Ce sont des véhicules électriques — six à pneumatiques, six à caoutchouc plein — pesant 1.500 kilos environ et dont le poids en charge atteint 2 tonnes, la caisse est environ du double de celle des tilburys actuellement en service. Leur marche moyenne sera d'environ 18 kilomètres à l'heure, soit une augmentation de vitesse de 6 kilomètres sur le régime des voitures hippomobiles de l'administration.

Après un examen du nouveau matériel roulant, M. Salomon, conduit par M. Duboys, directeur des Messageries postales de France, est allé essayer deux des véhicules aux alentours de l'Hôtel des Postes.



M. Bérard, sous-secrétaire d'Etat aux Postes et Télégraphes.

M. Duboys, directeur des Messageries postales de France, pilotant à bord d'une des nouvelles automobiles postales M. Salomon, directeur du cabinet de M. Bérard.

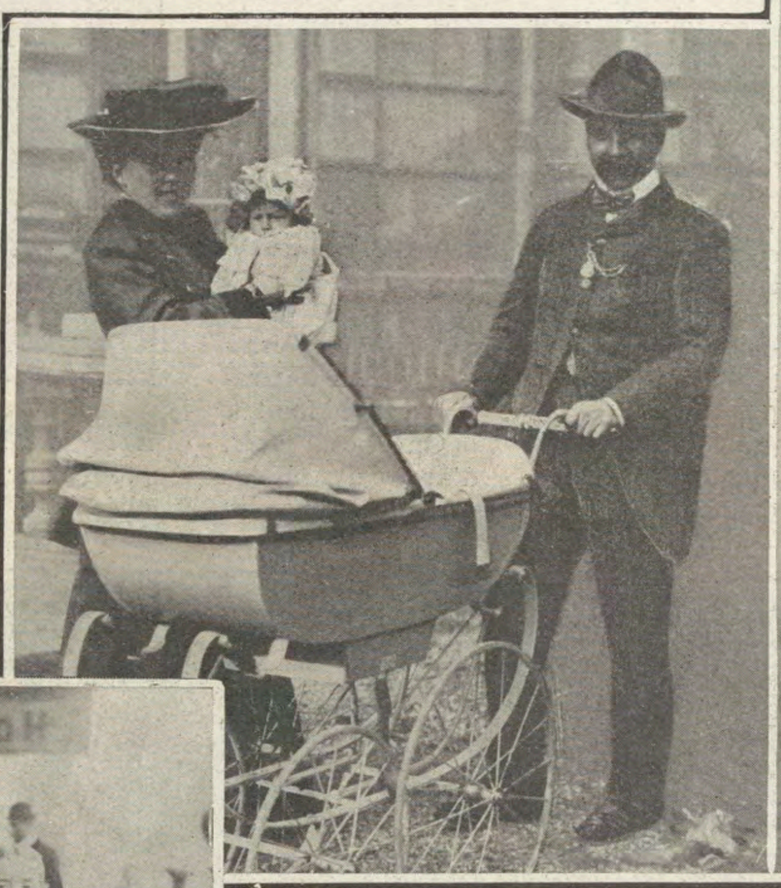
FAMILLES DE COUREURS

Pour continuer la série des « à-côtés » du sport cycliste, un article s'imposait sur les familles — épouses ou enfants — de ceux que le public parisien applaudit tous les dimanches sur les vélodromes.

Ainsi qu'on va le voir, en effet, nombre de coureurs cyclistes sont mariés et pères de famille. La proportion en est même beaucoup plus grande qu'on ne pourrait le supposer.

Les coureurs cyclistes se divisent en deux catégories : coureurs de vitesse, ou sprinters; coureurs de demi-fond et de fond, ou stayers, dont la majorité a comme unique spécialité de suivre les engins mécaniques usités sur nos vélodromes pour l'entraînement. Des deux catégories, la dernière, en raison de la présence desdits engins mécaniques, comporte à coup sûr beaucoup plus de risques que la première. Une liste d'accidents graves ou même mortels, et qui s'est allongée cette année encore d'une demi-douzaine de noms, est là pour le prouver.

Il est donc assez bizarre de constater que le stayer (expression impropre en l'espèce, puisqu'elle veut dire coureur de grande endurance) bat de très loin son camarade le sprinter dans le match qui nous intéresse aujourd'hui : celui du mariage et de la famille. Parcourez la liste



Après avoir fait son entraînement sur piste, Mayer, le gagnant du Grand Prix, se prépare à accomplir un léger travail sur route, en poussant la voiture de son bébé.

Le paisible Tom Linton, Madame et Mademoiselle à la porte de leur maison, à Levallois-Perret.

Famille américaine : Mrs Walthour et MM. « Bobbie » Walthour senior et junior. A signaler l'absence des deux fillettes qui complètent la famille du champion.

de ceux qu'on dénomme les étoiles du demi-fond et vous constaterez que sur dix il en est neuf qui sont mariés et huit qui ont déjà fait souche d'héritiers. Ainsi Walthour, Bruni, Contenet, Bouhours, Linton, Hall, Robl, Brécy, Guignard, Champion, sont dans l'un ou l'autre cas.

Au contraire, dans les rangs des sprinters, le mariage est l'exception et les enfants la plus grande exception encore. Les Kramer, les Meyers, les Jacquelin, les Piard, les Friol, les Arend, les Shilling sont tous célibataires, et si Major Taylor, Ellegaard, Bourotte et Thuau ont déjà fait souche de rejetons, la chose est toute récente.

Contenet cultive son petit jardinet de Boulogne-sur-Seine, avec l'aide de Mme et M. Contenet junior.

De fait, on chercherait en vain dans les rangs des coureurs de vitesse un équivalent aux trois héritiers ou héritières qui donnent à Walthour et à Contenet une apparence quasi vénérable.

Il faut évidemment chercher l'explication de cet apparent phénomène dans ce fait que les coureurs de vitesse sont, en général, plus jeunes que ceux qui ont versé dans le demi-fond. En règle générale, la carrière d'un sprinter est terminée avant qu'il ait doublé ou même atteint le cap de la trentaine, et des hommes comme Médinger, voire Jacquelin et Mayer, constituent de remarquables exceptions. Le coureur de demi-fond peut, au contraire, ambitionner de rester au premier plan jusqu'à ce qu'il ait dépassé trente-cinq ans. Et voilà pourquoi la proportion des pères de famille est, dans cette spécialité, beaucoup plus grande, bien que les risques professionnels le soient aussi.

S'il est vrai qu'on s'habitue à tout, je ne sais trop cependant si les femmes de stayers s'habituent aux dangers réels que la carrière présente pour leurs maris C'est sans doute pourquoi la plupart préfèrent ne pas affronter les émotions du spectacle et s'abstiennent de venir au vélodrome lorsque leur époux se trouve sur l'affiche. On en cite cependant deux ou trois qui, au contraire, se font un devoir d'être présentes, entre autres Mme Walthour qui va même jusqu'à

*

M. et Mme Thuau contemplent les ébats de leur jeune fils.

accompagner son mari dans ses déplacements. Quant aux enfants de coureurs, il est bien rare qu'on les voie au vélodrome. Fort sagement, leurs papas ou leurs mamans les laissent à la maison.

Cela pourra étonner bien des gens, mais la vie de famille est pour la plupart des coureurs cyclistes — et en tous cas pour ceux qui sont mariés — le genre d'existence préféré. Il en est dans le nombre, tels Brécy, Walthour, Bourotte, Contenet, Linton et autres que vous ne feriez pas sortir pour un boulet de canon une fois leur entraînement terminé. Une bonne partie avec les « loupiots », pour employer le style de Contenet, constitue à leurs yeux le plus agréable des délassements et nulle soirée n'est mieux passée qu'au sein de la petite famille.

Que feront les petiots plus tard ? Auront-ils l'ambition de marcher sur les traces de leur père et de devenir à leur tour des champions de la pédale ? Voilà la question qu'il est permis de se demander avec quelque intérêt. Malheureusement il est de toute impossibilité d'y répondre. Songez, en effet, que les plus vieux de ces « messieurs » et de ces « jeunes filles » n'ont pas dix ans et que la plupart sont encore à l'âge heureux où la grande préoccupation de la vie consiste à téter.

Pourtant, il en est un qui, malgré ses huit ans, sait déjà ce qu'il veut faire plus tard, ou du moins le dit. C'est le jeune Bouhours, un ravissant bambin aux cheveux blonds bouclés et aux grands yeux bleus, mais espiègle et turbulent comme pas un. Chaque fois que son père se trouve dans l'obligation de le sermonner, sinon de le corriger, il ne manque jamais de lui répondre : « Tu verras, plus tard, quand je pourrai courir, je te battrai à chaque fois ! »

On peut voir, d'après nos photographies, que les enfants des coureurs sont généralement robustes et bien portants. C'est que la vie austère qu'exige leur profession régénère, en quelque sorte, les fatigues éprouvées dans les courses...

On m'a toujours raconté que dans l'Athènes antique les jeunes athlètes étaient sains de corps... il est vrai qu'en ce temps-là la motocyclette n'ébranlait pas encore les cerveaux.

Mais un simple coup d'œil sur les délicieux bébés que nous représentons permet de voir combien était fausse la théorie qui faisait des enfants de cyclistes une génération de jambes torses et de dos ronds.

VICTOR BREYER.

Brécy jette le coup d'œil du maître sur son commerce, tout en présidant au départ de ses trois héritiers pour l'école.

La précoce Mlle Bourotte (6 ans) apprend sous la direction de son père à déchiffrer les programmes de courses.

Distractions familiales du jeune Guignard, émerveillé par le phonographe.

L'intérieur de Bruni, avec sa femme, sa belle-sœur et deux charmants bébés.

LA TOILETTE DES CHAMPS DE COURSES

(Cliché Dubosq). **La mise en état de la piste de Chantilly. Balais, râteaux et rouleaux fonctionnent sous l'œil des surveillants.**

A quelques jours d'intervalle, deux de nos hippodromes ont fait leur réouverture : Chantilly, pour ses réunions d'automne, Auteuil, pour son meeting d'automne et d'hiver. Nos théâtres parisiens ont leur réouverture annuelle, mais nos hippodromes ont chacun deux ou trois réouvertures, et ce n'est point une petite affaire que de remettre en état un champ de courses : pistes, enceintes, tribunes, baraques du pari mutuel, etc.

C'est une véritable armée de travailleurs qu'occupent nos sociét's de courses pour l'entretien et la mise en état de leurs pistes. Depuis des années et des années, elles dépensent chaque saison des sommes considérables qui étonnent même, lorsqu'on n'a pas vu le travail énorme et continuel auquel il faut forcément se livrer, si on veut obtenir des pistes élastiques. A peine la Société du Sport de France eut-elle fait l'acquisition des terrains du Tremblay pour y installer son nouvel hippodrome du Plant-Champigny, que le public se persuada qu'on y courrait six mois après, se figurant qu'il suffisait de clôturer les enceintes, de construire des tribunes et de tracer les pistes. Pour faire une bonne piste, il faut au moins deux ans : le tracé n'est rien, mais il faut que le sous-sol et le sol soient préparés de façon qu'en cas de pluies, le terrain ne s'alourdisse pas trop et qu'en cas de sécheresse, il ne devienne pas trop dur.

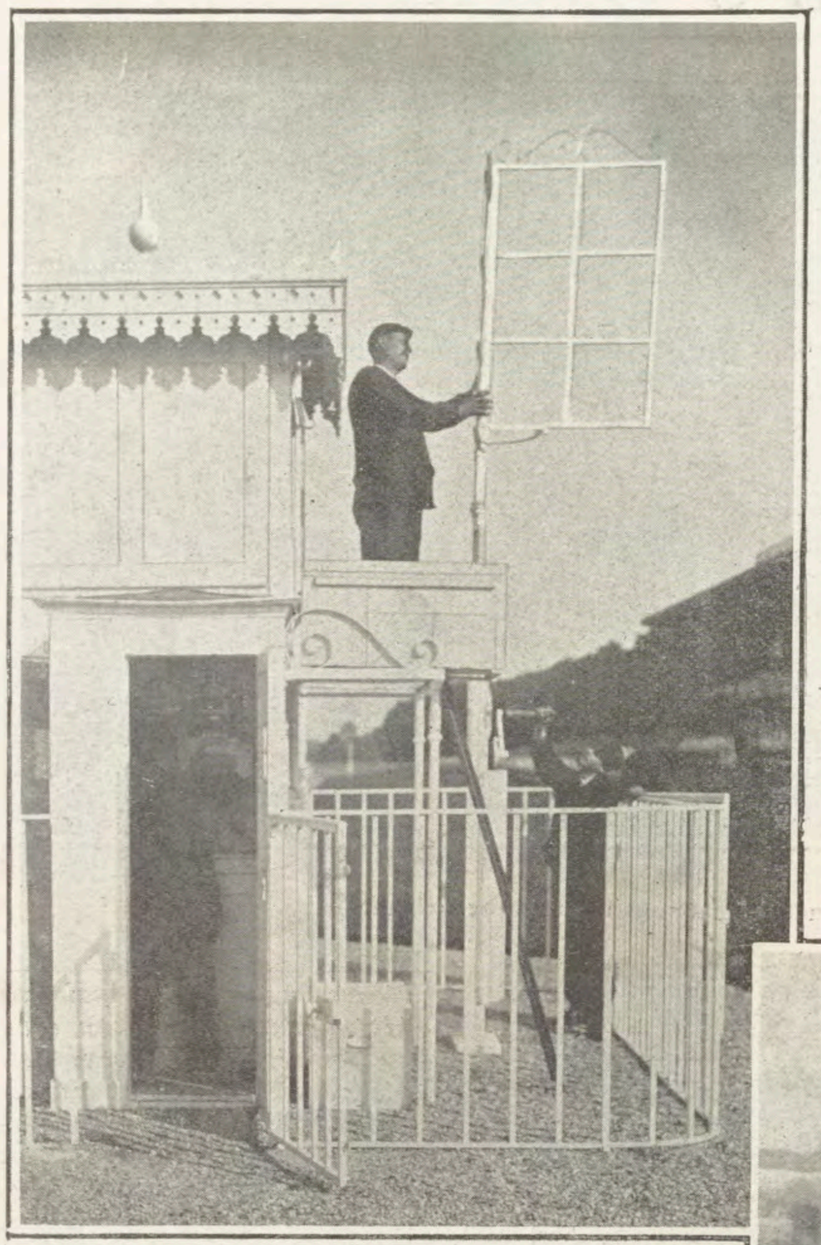
Prenons, par exemple, le champ de courses de Saint-Cloud qui appartient à la Société du Demi-Sang : les pistes avaient été créées par M. Ed. Blanc et c'est lui qui est chargé de leur entretien ; en 1901, le Demi-Sang lui a versé 35.769 francs ; en 1902, 45.000 francs. Quant à l'installation générale, l'acquisition du matériel, elle a dépassé 400.000 francs.

Lorsque la Société d'Encouragement, pour son terrain d'entraînement des Aigles, créa, il y a quelques années, deux nouvelles pistes, elles sont revenues l'une à 99.387 francs et l'autre à 91.523 francs.

La vérification du fonctionnement du starting gate.

Les appareils télégraphiques Hughes sont d'une grande utilité sur un champ de courses et une erreur serait très préjudiciable aux intérêts des sportsmen.

Il n'y a pas seulement starting gate et appareils Hughes à vérifier, mais aussi toutes les ferrures des portes qui font communiquer les diverses enceintes.



Le nettoyage du tableau d'affichage.

A chaque budget de nos sociétés de courses, ce sont des installations de nouvelles grilles, de nouvelles barrières, de nouveaux abris, des nouvelles canalisations, des réfections de tribunes, des agrandissements d'enceintes spéciales, etc. Nous avons donné en leur temps les chiffres considérables auxquels se sont élevés les réfections des tribunes de Longchamp et d'Auteuil. Je ne parle pas des massifs de fleurs, de l'arrosage, etc.

Non seulement, dans la huitaine qui précède la réouverture, il faut remettre les pistes en état, mais le matin de chaque journée, c'est le passage au rouleau de toutes les pistes, les vérifications des appareils télégraphiques et téléphoniques, des starting gate et des tableaux d'affichage.

Aussi, ne doit-on pas s'étonner si les budgets des Sociétés de courses sont aussi importants, et si leur excédent de recettes est toujours comparativement assez minime.

Le vainqueur du Prix du Ministre-de-l'Agriculture.
Barde, *par Réséda et Olivette, à M. J. Olry.*

le prestige dont jouissent les couleurs de M. Olry fit de Barde, un fort joli poulain par Réséda et Olivette, le favori. Barde, en effet, a triomphé, couvrant les 4.200 mètres en 6 m. 55 s. 3/5, soit le kilomètre en 1 m. 38 s. 4/10.

D'après les conditions de l'épreuve, les haras pouvaient acheter les trois premiers ; ils n'achetèrent que le vainqueur ; il leur était, du reste, assez difficile d'user davantage des crédits dont ils disposaient, l'ensemble du lot qui leur était présenté n'étant pas à l'abri de critiques sérieuses.

A Chantilly

Chantilly a fait sa réouverture par un temps d'automne merveilleux. La première journée fut, certes, plus intéressante que la seconde, qui manquait de partants ; et puis, nous eûmes, dans le Prix de La Forêt, un nouveau triomphe de la casaque orange ; l'un des cracks du haras du Jardy, Adam, a facilement triomphé de ses aînés. Sa victoire était bien prévue, mais on pouvait espérer au moins que le fils de Flying Fox aurait à galoper et que l'on pourrait assister au développement de son merveilleux mécanisme. Ses adversaires, Monsieur Charvet, Visapour et Fol Amour, sans être à proprement parler spécialistes des courtes distances, sont cependant des animaux dont la vitesse et la qualité dominent ; deux d'entre eux venaient de montrer une forme excellente. Adam a triomphé comme lors de ses victoires précédentes, sans le moindre effort. Sa victoire a même été si facile, qu'on en était à se demander de combien il aurait fallu abaisser l'écart entre les aînés et leur cadet pour leur donner une chance.

Le transport du matériel servant à une réunion.

Comme Val d'Or, comme Jardy, Adam va passer l'hiver sur ses quatre succès remportés en se jouant dans les grandes épreuves classiques de l'année. Si loin que l'on remonte dans les annales du turf, on ne peut trouver trace d'une pareille suprématie de la production d'un même étalon.

Rarement on vit à Chantilly des champs plus restreints que lors de la seconde réunion du meeting d'automne ; cependant les épreuves ont présenté un bon intérêt. Lorsque M. Ed. Blanc met en ligne ses fameux cracks, on l'accuse de faire le vide, cependant dimanche la casaque orange n'a point paru et, dans le Prix de Mortefontaine, nous n'eûmes que deux partants, quatre dans le Prix de la Salamandre et trois dans le Prix de la Table !

C'est pourtant une épreuve classique que le Prix de la Salamandre, mais comme après la déclaration des forfaits, Finasseur et Salambo restaient engagés, les compétiteurs ont été pris de peur, finalement quatre chevaux seulement se sont mis en ligne : deux comparses, Ecots et Liban, et deux bons deux ans de seconde classe, Cromwell et Ladislas IV. C'est ce dernier qui a triomphé, confirmant ainsi quelques bonnes performances entres autres dans le Grand Critérium.

Les bonnes courses en obstacles de Les Moitiers et un plat de Ladislas IV, ont mis en relief la valeur d'Edouard III, l'ancien steeple-chaser de Mme Marsy, actuellement étalon du haras de Plagny, au vicomte Maurice d'Orléans. et père de ces deux chevaux.

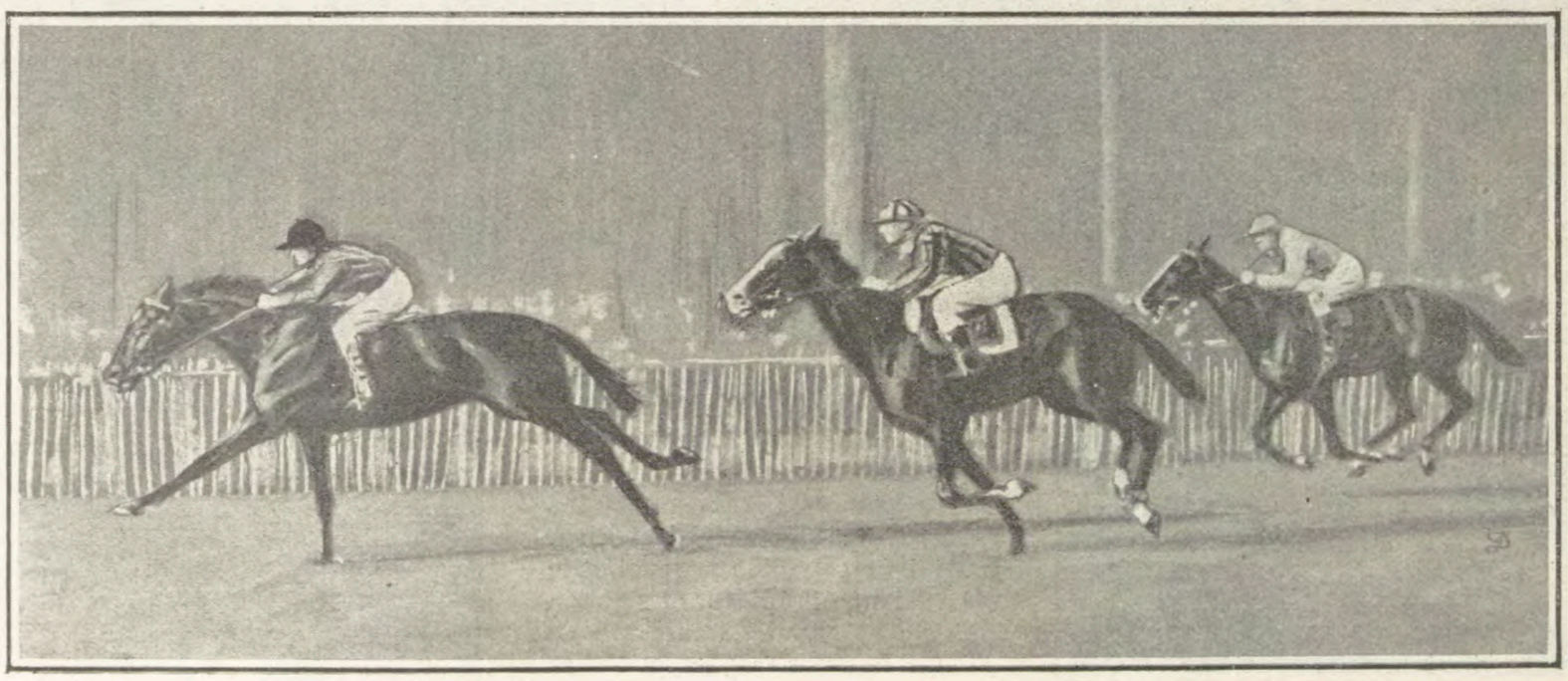
FRANC PICARD.

Les trotteurs à Saint-Cloud.

Les trotteurs ont eu leur grande journée lundi dernier à Saint-Cloud avec le Prix du Ministre-de-l'Agriculture qui a réuni douze partants.

Si la moyenne des trotteurs est bien supérieure cette année, il faut remarquer que les grands cracks manquent.

Dans ce Prix du Ministre, quatre ou cinq chevaux pouvaient prétendre à la victoire, mais



Adam, 2 ans, à M. Ed. Blanc (G. Stern). — *Monsieur Charvet*, 3 ans, à M. de St-Alary (O'Connor). — *Visapour*, 4 ans, au baron de Rothschild (J. Reiff).

L'arrivée du Prix de La Forêt (Chantilly, 20 octobre — 2.000 fr. — 1.400 m.)

Comment on tire à la cible en Angleterre

Dans les sports comme en toute chose, nos voisins d'outre-Manche ont une réputation d'excentricité justifiée. Le tir, ce sport qui est un apprentissage au calme, au sang-froid, qui demande une immobilité de corps absolue, n'échappe pas à la règle.

On en jugera par les photographies ci-dessous, qui font penser au célèbre héros de Fenimore Cooper, l'immortel Bas-de-Cuir.

Tous les ans, au stand de Bixley, situé aux environs de Londres, se donnent rendez-vous les meilleurs fusils de la vieille Angleterre.

Il n'existe pas, en France, d'endroit semblable au stand de Bixley ; les différents concours de tir qui ont lieu chez nous se faisant toujours dans les longs couloirs, à l'intérieur des stands, à part l'époque du grand concours national ou international, concours que l'on tire sur le plateau de Satory, et où le terrain est encore parcimonieusement mesuré, à moins que ce ne soit aux environs d'une grande ville.

Les Anglais ont de plus la facilité de se servir avec toutes armes, même avec leur fusil de guerre, d'engins spéciaux, d'appareils de toute sorte qui permettent d'arriver à une précision véritablement étonnante ; hausses, encoches, lunettes, guidons couverts en tunnels, rien n'est oublié, et le fusil finit par devenir un instrument tellement étrange, qu'au premier abord il est fort difficile de savoir ce que c'est ; on place même une longue-vue spéciale sur le canon, permettant de rapprocher la cible aussi près que possible du tireur, sans faire perdre à l'arme aucune de ses qualités.

Les tireurs anglais s'exercent de plus à tirer à grandes distances, 600, 700, 800 mètres, alors que pour les nôtres, la distance maxima, sur laquelle on s'exerce rarement, est de 300 mètres. Notre tir s'exécute presque toujours dans un endroit couvert, les Anglais tirent au contraire aussi souvent que possible en plein air. Ajoutons enfin qu'habituellement, aucun changement ne peut être apporté au fusil Lebel, arme réglementaire, et que dans des cas exceptionnels ces changements ne peuvent égaler ceux apportés aux armes des autres nations, armes qui dans les concours ont le droit d'être surchargées de tous les engins de précision qui plaisent aux tireurs.

GUSTAVE VOULQUIN.

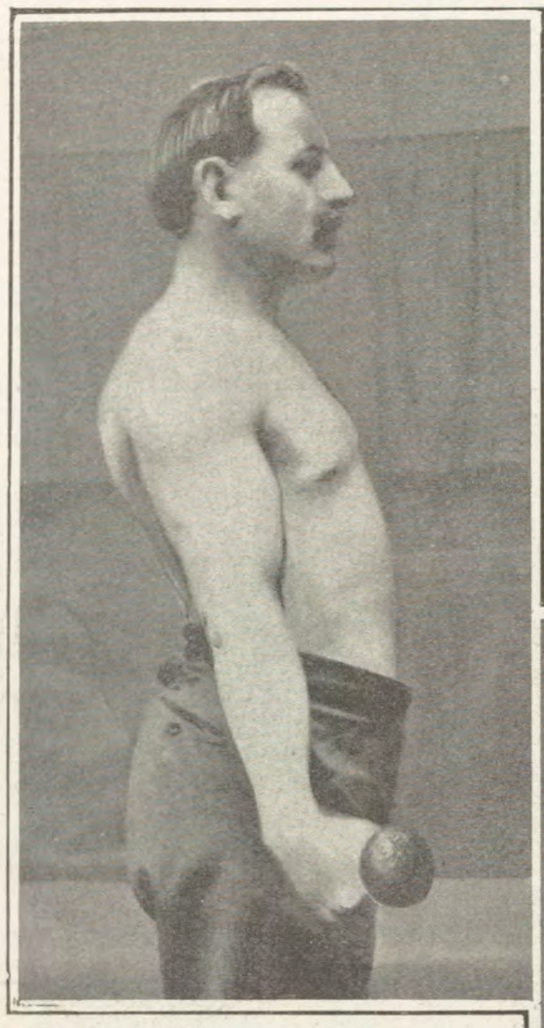
Le lieutenant T. Ranken.
La jambe droite légèrement pliée est couchée à terre, la jambe gauche relevée. Le fusil s'appuie sur le genou droit, en même temps que sur le dos de la jambe gauche.

Le major T. F. Fremantle.
Le tireur est dans la même position, mais sa jambe droite est allongée, le fusil est appuyé dessus dans toute sa longueur.

Le lieutenant-colonel J.-K. Millner.
Le tireur est couché sur le dos, les jambes sont relevées en triangle, le bout du canon est posé entre les pointes des bottines, comme soutenu par une fourche.

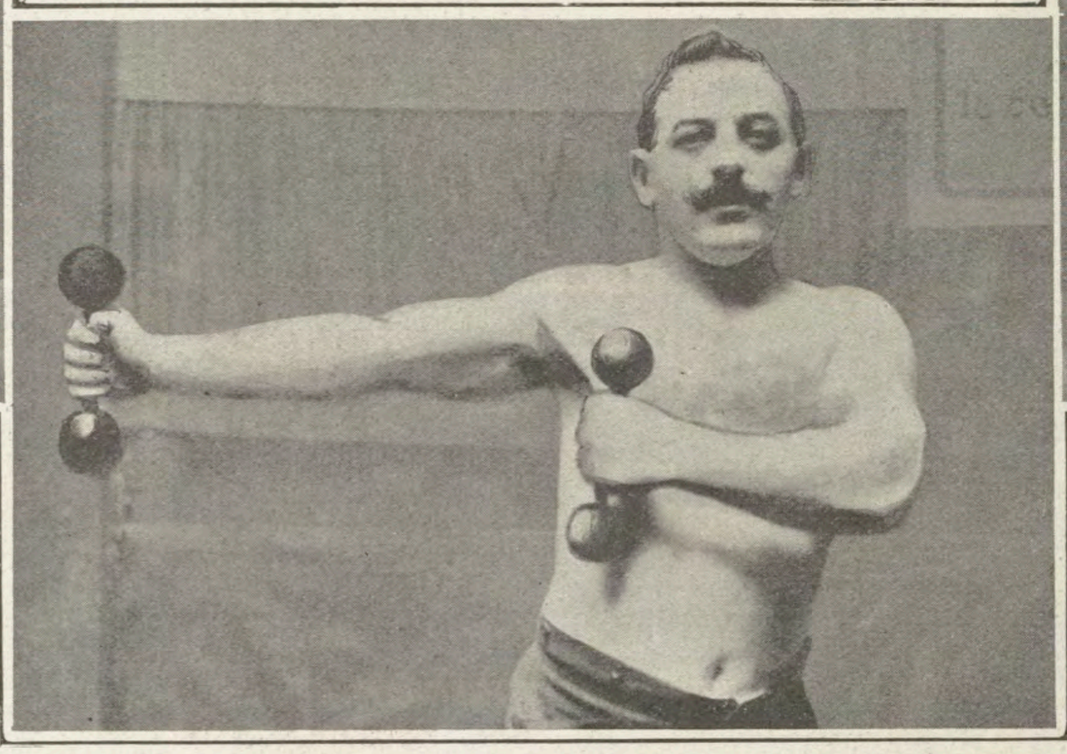
Comment on travaille les petits Haltères

C'est une opinion très courante — et absolument fausse d'ailleurs — que celle qui consiste à croire que le développement musculaire s'obtient exclusivement par le travail des gros haltères. Les personnes qui ignorent tout de l'athlétisme sont et demeurent intimement convaincues que pour posséder un régime musculaire très en relief, il faut s'habituer à monter 200 livres en barre ou faire correctement 20 kilos à bras tendus. C'est une erreur. Il existe beaucoup de jeunes gens susceptibles de présenter devant l'objectif d'un photographe une académie d'apparence très puissante et qui en réalité sont d'une force tout à fait ordinaire. Un travail spécial — absolument hygiénique d'ailleurs — est la conséquence de cette duperie de la nature. Aussi, avons-nous cru intéressant de faire défiler sous les yeux de nos lecteurs toute une série de photographies montrant les différents exercices rationnels auxquels on peut se livrer à l'aide des petits haltères.



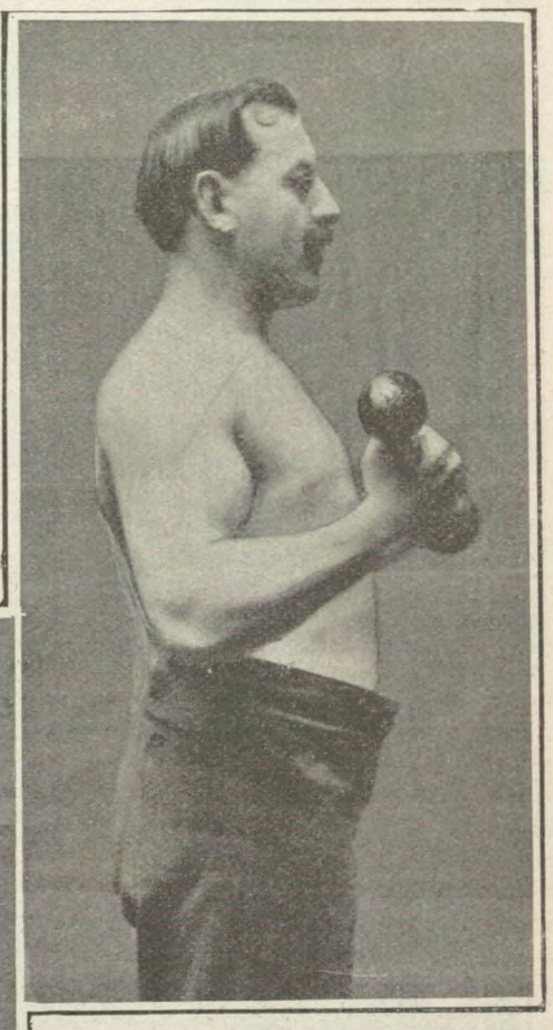
Travail des haltères par flexion et développement simultanés ou alternatifs.

Ramener les haltères aux épaules, les coudes au corps, et les redescendre lentement en les accompagnant, c'est-à-dire en ayant soin de ne pas laisser retomber les avant-bras brusquement.



Travail du biceps et du deltoïde.

Les bras étant allongés le long du corps, ramener l'haltère droit à la hauteur du sein gauche, l'écarter en force à droite (et non pas le rejeter) en ramenant en même temps l'haltère gauche à la hauteur du sein droit. Exécuter ce mouvement alternatif jusqu'à ce que la fatigue se fasse sentir.

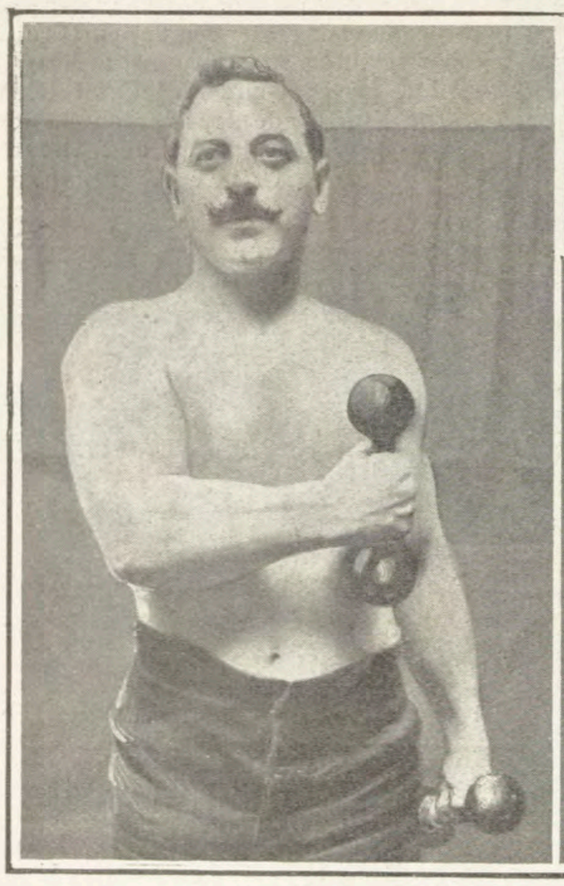


Travail des haltères par flexion et développement simultanés ou alternatifs démontrant la tension des bras.

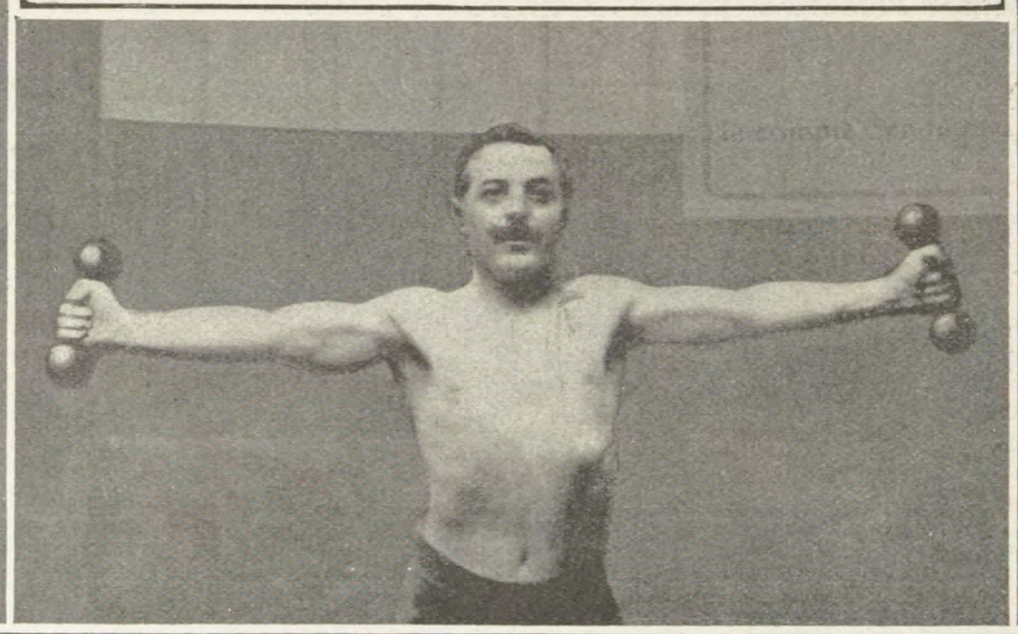
Il existe chez l'homme qui travaille ce que l'on a appelé sa culture physique deux sortes de muscles : le beau muscle et le muscle puissant. On obtient le premier par une succession d'exercices rationnels; quant au second, il est l'œuvre de la nature. Celui qui réunit dans son régime musculaire la beauté à la force est un athlète parfait.

Nous n'avons pas ici l'intention de nous occuper des êtres exceptionnellement doués au point de vue de la force physique. Ceux qui nous intéressent en l'espèce sont les jeunes gens envers qui la nature n'a pas été absolument prodigue de ses dons.

La question se pose donc de savoir si un individu qui ne présente aucune apparence de force peut, grâce à un travail suivi qui ne l'épuise pas, non seulement se développer progressivement — ce qui est une chose vieille comme le monde — mais donner l'illusion d'être un véritable athlète. A

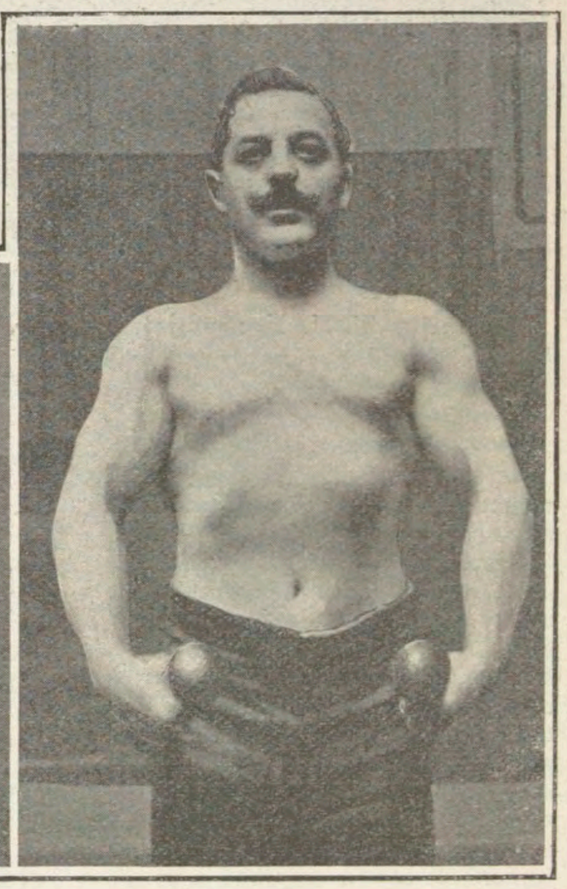


Travail du biceps et du deltoïde montrant la position des bras au balancement.



Développement des pectoraux (2e mouvement).

Ecarter les bras en maintenant toujours les haltères à la hauteur des épaules, avancer légèrement en même temps la jambe droite ou la jambe gauche en fléchissant, en la pliant un peu.



Flexion verticale des bras pour le développement du triceps.

Ramener les haltères aux épaules, les développer et les redescendre lentement.

cette question, il est facile de répondre oui. Le tout est de savoir s'y prendre et d'avoir de la persévérance.

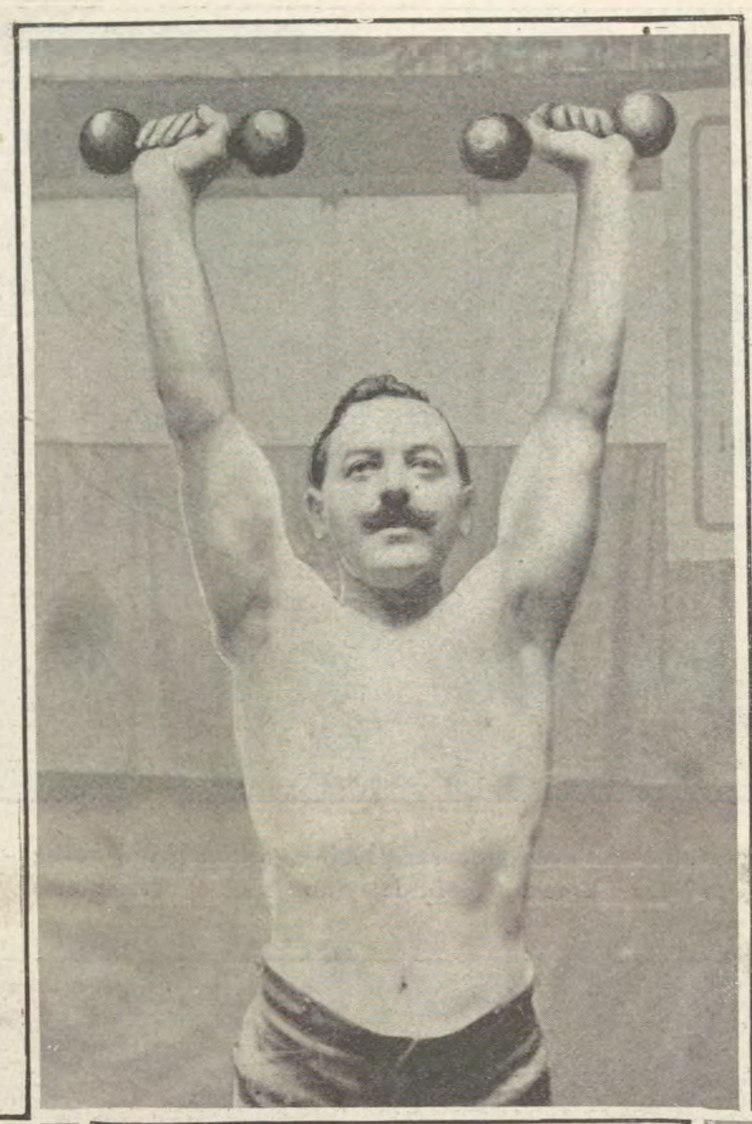
La méthode — car en somme c'est une méthode à suivre — n'est pas compliquée et n'exige pas un matériel encombrant. Elle exige en revanche de la volonté.

Avoir deux petits haltères d'une livre chacun d'abord, de deux livres ensuite, c'est suffisant à la condition de savoir s'en servir.

En effet, en travaillant ces petits engins comme on doit le faire, on obtient des résultats stupéfiants. Au contraire, si l'on s'en sert maladroitement, le résultat est diamétralement opposé et le muscle, au lieu de se développer, s'affaiblit et diminue.

Les exercices très simples que nous préconisons ici, sur les conseils de Michel Lacreuse, expert en cette matière, constituent l'A B C, les principes tout premiers d'une méthode à la portée de tous. Il est indispensable toutefois de mettre en garde les amateurs qui voudraient y goûter contre les désillusions qui les guettent, s'ils ne veulent pas travailler avec une régularité et une continuité parfaites.

Un monsieur qui s'agiterait désespérément pendant huit jours avec ses haltères, au petit bonheur, sans s'observer, et qui se camperait devant une glace pour voir si ses muscles commencent à saillir, aurait le regret de constater qu'en fait de développement, son anatomie n'a accompli aucun progrès.



céder immédiatement, il faut lui résister un peu, car le muscle, pour bénéficier de l'exercice qu'on lui donne, doit légèrement peiner.

L'ensemble des exercices dont nos photographies donnent la succession, demande un quart d'heure de travail le premier jour. Au bout d'une huitaine — en travaillant tous les jours — le sujet qui s'entraîne peut aller jusqu'à vingt minutes. Un mois après, il supporte facilement une demi-heure de travail.

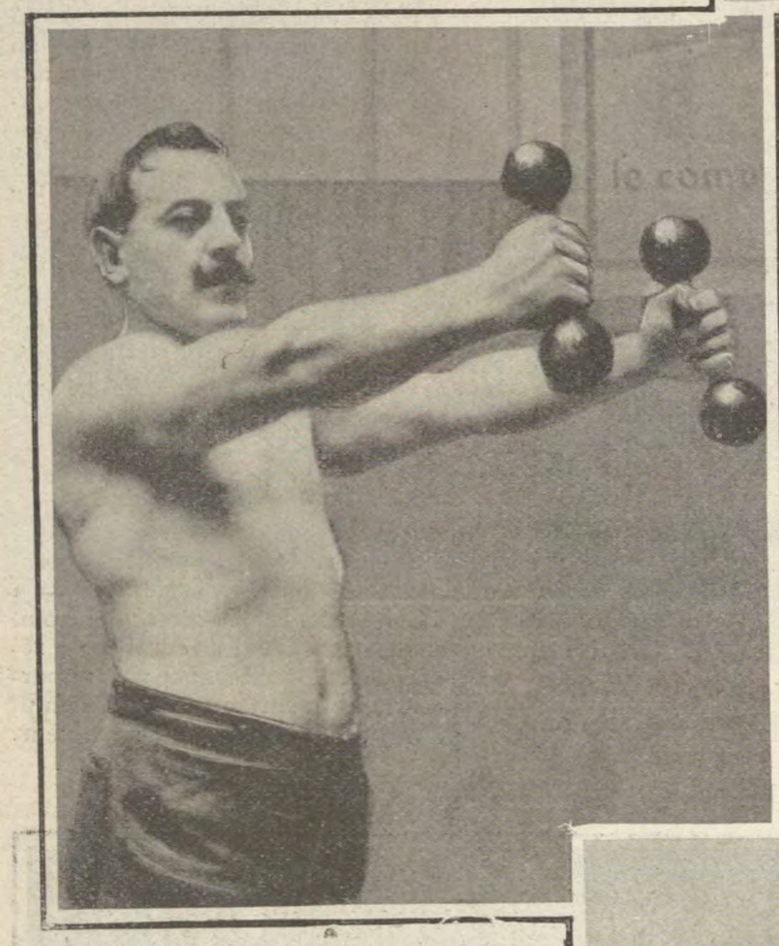
Un homme bien entraîné doit pousser jusqu'au moment où il arrive à être en moiteur. A ce moment-là, il est bon pour la douche, qui est le complément naturel de presque tous les exercices physiques.

Tels sont les quelques brefs conseils que nous nous permettons de donner à tous ceux qui sont navrés d'être dotés d'académies ne témoignant pas absolument la force.

Les petits haltères travaillés comme le montrent les illustrations jointes à ce texte, sont les meilleurs engins dont ils puissent faire usage.

L ur emploi n'offre aucune espèce de danger, leur efficacité est aussi grande qu'insoupçonnée. Au bout de 7 à 8 mois, un jeune homme sans apparence physique voit ses muscles qui commencent à se bien dessiner et, ajoutons-le, à se fortifier.

Au bout d'un an, il a l'air d'un homme exceptionnellement vigoureux. Si la qualité



Développement des pectoraux (1re position). au début du mouvement.

Les petits haltères, répétons-le, n'influent sur le système musculaire qu'avec le temps.

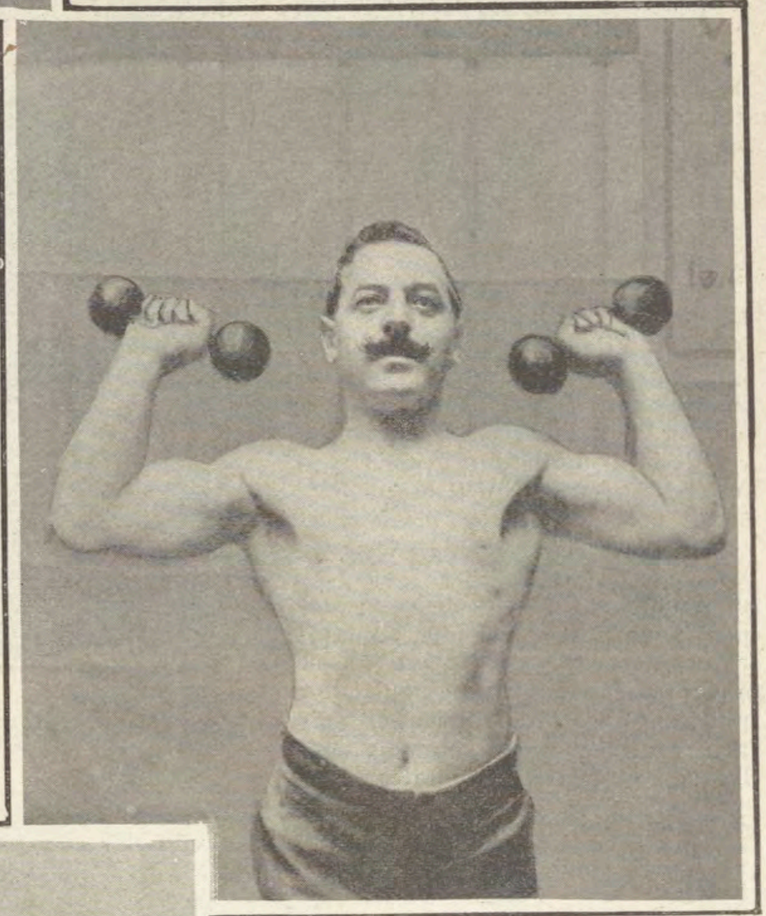
Comment doit-on se servir de ces engins? Tout le secret est là et ce secret est d'une simplicité telle, que, pour en bénéficier, il n'est pas nécessaire de se mettre l'imagination en quatre. En s'observant un peu au début, on finit, par habitude, par accomplir les mouvements correctement. Le principe est de toujours travailler en force.

Prenons un exemple. Le premier mouvement qui fait travailler les biceps par flexions simultanées ou alternatives doit être exécuté de la façon suivante pour avoir une valeur quelconque. Les bras étant allongés le long du corps, plier les avant-bras

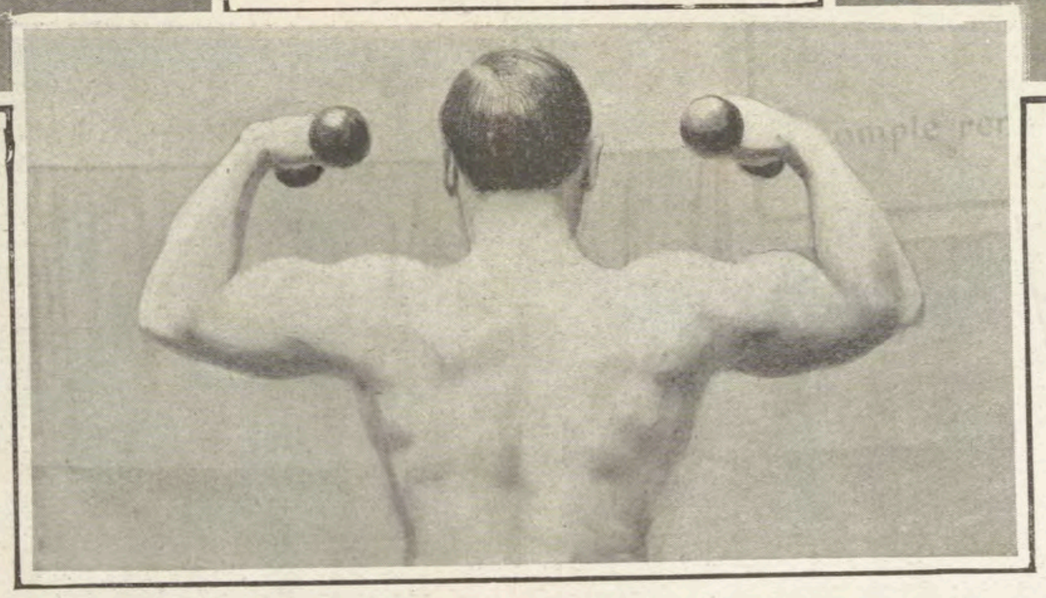
Flexion verticale des bras montrant la position des haltères au 2e mouvement.

pour élever les haltères à la hauteur des épaules, puis redescendre en forcе lesdits haltères en ayant bien soin de ne pas laisser retomber lourdement les avant-bras dans la position d'où l'on est parti pour accomplir le mouvement. On doit, au contraire, les « accompagner » de façon que les muscles travaillent également au temps de descente et au temps de montée.

Cette remarque essentielle s'applique à tous les mouvements. Si l'on ne veut pas en tenir compte, ce n'est pas la peine de s'exercer, on se livrerait à un travail inutile et plutôt déprimant. La fatigue que l'on en ressent se fait sentir d'une façon progressive. Elle vient assez vite chez un inexercé, mais au bout de quelques semaines d'entraînement, cette fatigue est longue à se faire sentir. D'ailleurs, il importe de ne pas lui



Travail des dorsaux (1re position).
Les haltères étant ramenés aux épaules, les développer latéralement et tout doucement. Les ramener ensuite à leur position première.



Travail des dorsaux. Le mouvement en cours d'exécution.

musculaire ne répond pas à l'apparence, c'est que la nature a limité la force qu'elle lui a donnée. On ne peut ajouter à ce manque de générosité que dans une certaine mesure.

Tout être peut réveiller par l'exercice ses muscles qui sommeillent dans l'inaction, et, ce qui rend intéressant l'usage des petits haltères, c'est que la multiplicité des mouvements auxquels ils se prêtent, permet d'arriver à ce résultat sans que l'on soit obligé de se soumettre à un entraînement exceptionnellement rigoureux, que les occupations ordinaires de la vie ne permettent pas à tout le monde.

FIORAVANTI.

Les ancêtres d'Anatole

Certains ont voulu voir dans Anatole, le champion de la Route, un pur sang anglo-arabe, d'autres un simple bidet du Midi, d'autres enfin un tarbais, sans savoir exactement ce que c'est qu'un tarbais. On discutera sans doute longtemps encore sans que l'accord puisse se faire.

Un des critiques les plus autorisés examinant, à l'arrivée de notre Raid, le fameux Bagnerais, que d'aucuns connurent lorsqu'il courait sur les hippodromes de trotting sous le nom de Voltigeur, disait que le cheval de M. Brau était du plus beau type de la plaine de Tarbes et que, à son avis, c'était un anglo-arabe. Cependant, ledit Bagnerais est le produit d'une jument américaine et d'un étalon trotteur autrichien. Il est certes très difficile de reconnaître le modèle anglo-arabe qui se confond du reste très souvent avec le cheval commun de la plaine de Tarbes.

Un pur sang anglais, un pur sang arabe, un demi-sang normand, ont un type propre qu'ils transmettent à leurs descendants; chez l'anglo-arabe, au contraire, on retrouve tantôt le type anglais, tantôt le type arabe, tantôt un type tout à fait étranger à l'anglais et à l'arabe.

Les reproducteurs anglo-arabes ne donnent pas une production régulière; aussi peut-on trouver dans les chevaux dits communs, vendus poulains chez les naisseurs ou sur les foires, d'excellents animaux très près du sang comme le désormais fameux Anatole.

Les partisans de l'élevage mathématique, ceux qui avant de donner une poulinière à un étalon posent une équation, dont la résolution leur donnera les qualités du poulain à venir, ne manqueront pas de dire : « Si le Midi appliquait nos théories, le type serait fixé ; le modèle serait prévu. » Or, rien n'est moins exact, car les mathématiciens de l'élevage — qui pour la plupart n'ont jamais élevé — ne comptent pas avec les conditions climatériques, avec les herbages, avec le sol.

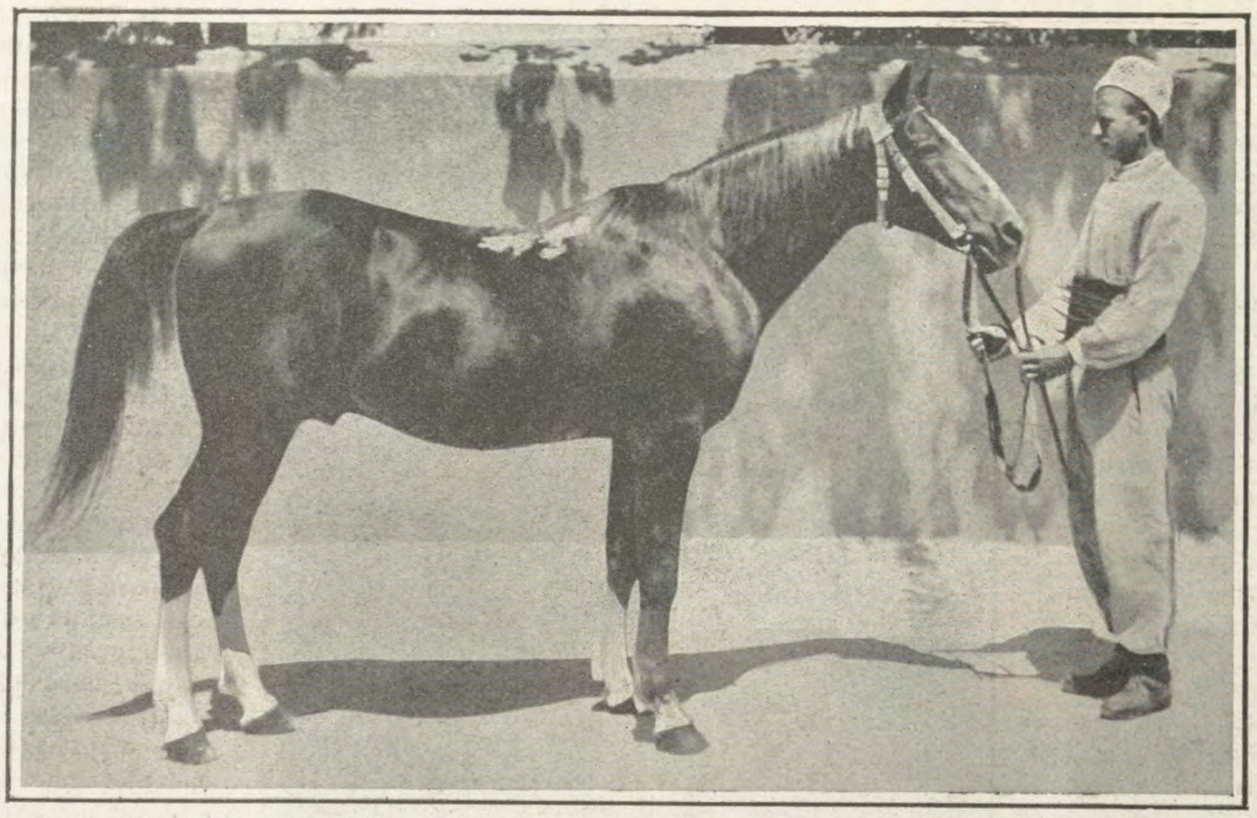
On préfère le pur sang anglais au pur sang anglo-arabe dans nos régiments de cavalerie, comme parmi les sportsmen habitués des concours hippiques et des chasses à courre; l'anglo-arabe pur sang est un cheval que ne veut point connaître la majorité des sportsmen qui ne sont pas du Midi.

Cependant, Miclon et Bellah, pur sang anglo-arabes à 50 0/0, furent souvent lauréats dans nos concours hippiques, nous vîmes récemment, sur la piste de Maisons-Laffitte, triompher un anglo-arabe à M. Lieux. Mais le Midi, c'est loin pour les sportsmen qui, lorsqu'ils se déplacent, ne vont voir les chevaux que sur les hippodromes de Bordeaux, de Marseille ou de Nice, et veulent ignorer notre si belle production chevaline du Midi.

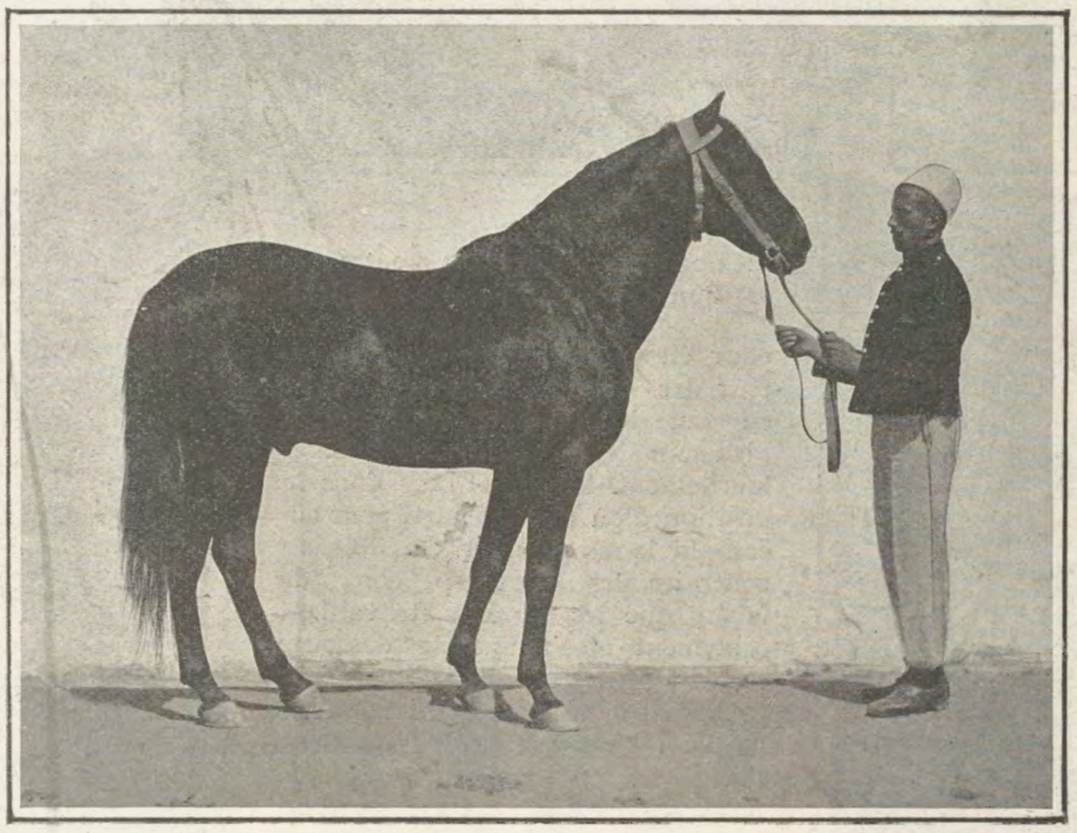
Le pur sang anglais est résistant, il l'a prouvé dans maintes occasions, mais l'anglo-arabe lui rendrait des points. Lorsque, il y a quelques années, le Japon — se préparant déjà à la guerre actuelle — voulut avoir une cavalerie capable de résister — comme endurance — à la cavalerie cosaque, ce n'est point en Angleterre, pas plus que dans nos centres d'élevage de pur sang anglais, qu'il envoya une mission spéciale, c'est dans le Midi que les Nippons recrutèrent étalons et poulinières destinés à leurs haras impériaux. La mission japonaise, en 1898, 1899, 1900, acheta dans la plaine de Tarbes, chez MM. de Juge, Fourcade-Peyraube, Dubois-Godin, Ducos, Pedebidou, etc., des anglo-arabes qu'elle paya de 2.500 à 15.000 francs, même 20.000 francs, comme Furet, à M. de Juge.

L'anglo-arabe est méconnu, non point dans le Midi et à l'étranger, mais chez nos sportsmen français. Notre récent Raid — dont le retentissement a été si considérable — a mis en évidence l'anglo-arabe commun, petit cheval admirable de résistance et d'endurance; il appartient maintenant aux Sociétés hippiques de travailler en sa faveur.

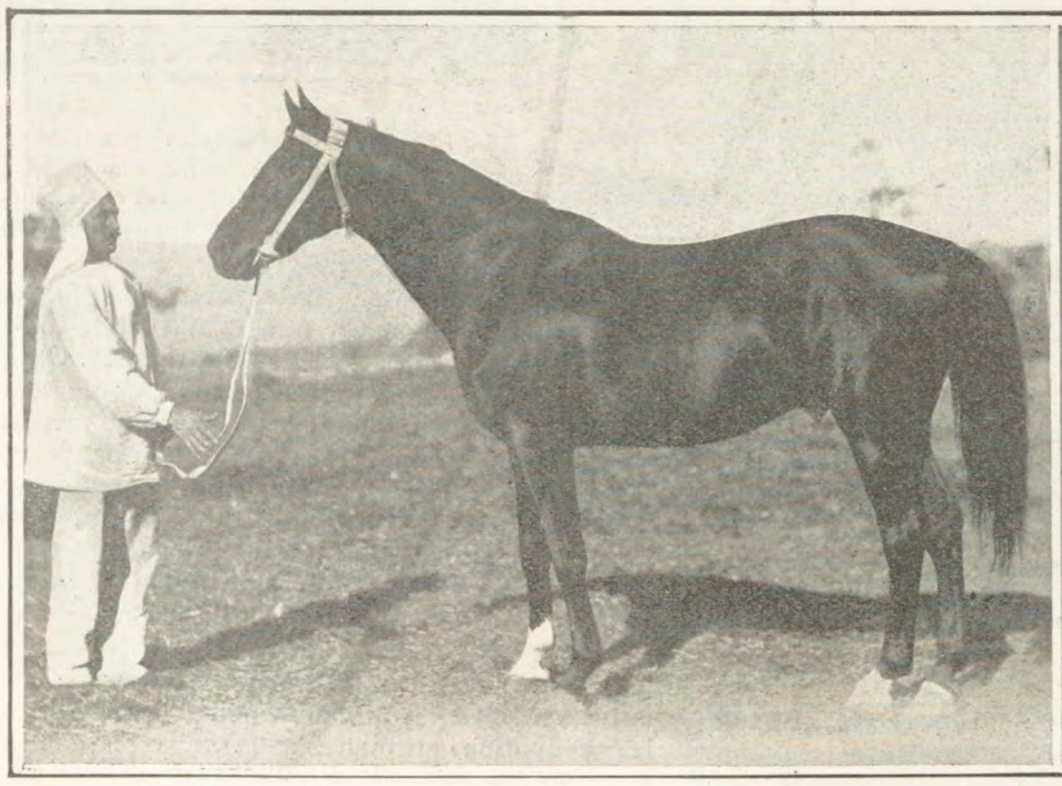
PAUL MÉGNIN.



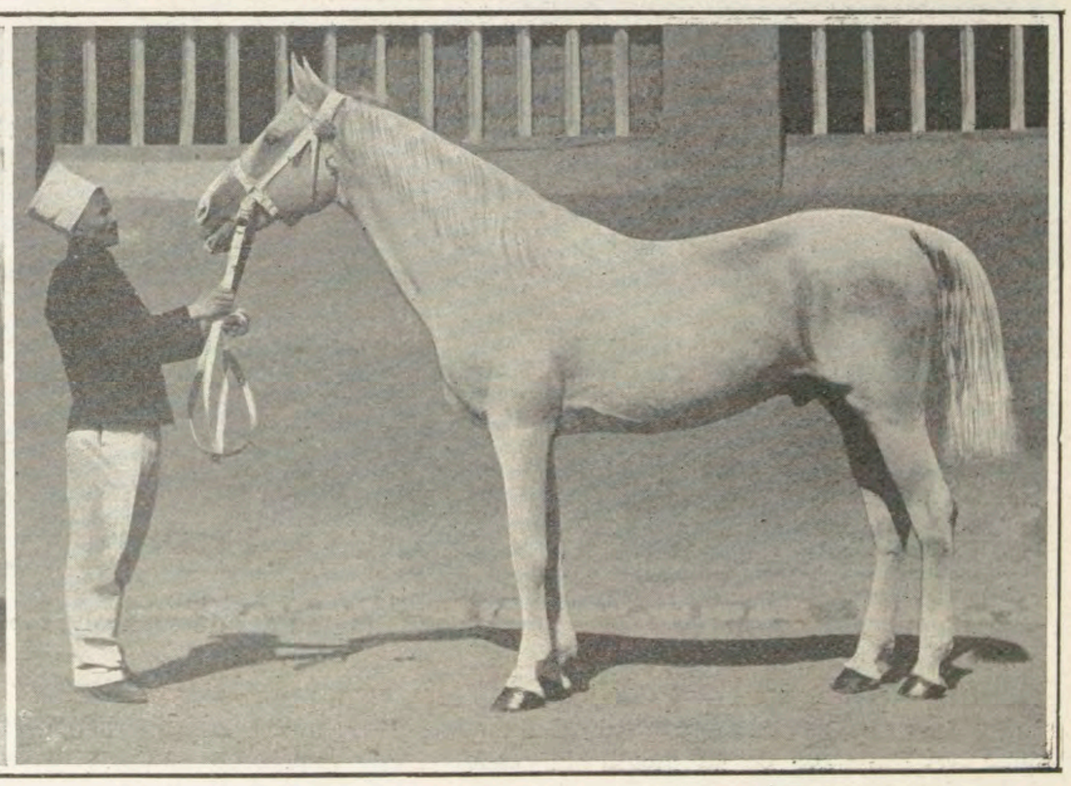
Ben Chicao, pur sang arabe, al. doré, de race Kohilane-ben-Kohilane-ben- Kohila, de la tribu des Beni Nemeur (dépôt de remonte de Mostaganem).



Caton, pur sang barbe noir. Type des chevaux de Mateur, de Bizerte et de Béja (dépôt de remonte de Tunis).



Bouffon, demi-sang anglo-arabe al. doré, par Mohican, p. s. a. et une jument de demi-sang (dépôt de remonte de Constantine).



Charivari, demi-sang anglo-barbe, gris rouanné, pommelé, truité, par Mouzaffra Hedjaz, p. s. a. et une jument de demi-sang (dépôt de remonte de Sétif).

Une Course de Côte pour Touristes à Château-Thierry

*Nous avons assisté dimanche dernier à la course de côte classique de Château-Thierry, organisée par l'*Auto. *Cette épreuve n'était ouverte cette année qu'aux touristes, le virage qui se trouve à la fin du parcours ne permettant plus aux voitures de vitesse de grimper la côte sans danger. Dimanche prochain nous verrons aux prises à Gaillon les engins de pure vitesse.*

Collomb, vainqueur de la catégorie motocyclettes, machine *Magali*, pneus *Dunlop*.

La course de côte de Château-Thierry, telle que les organisateurs l'avaient conçue cette année, fut la première course spéciale de touristes organisée en France pour de vrais véhicules de tourisme. On n'avait jamais jusqu'ici admis les touristes seuls à une épreuve de vitesse. Toutes celles qui leur étaient réservées se trouvaient être des concours, ou si par hasard ils trouvaient place dans une course, c'était avant les voitures de vitesse en lever de rideau et la performance du vainqueur disparaissait naturellement un peu devant celle du roi de la vitesse.

En outre, la catégorie touristes devenait souvent, trop souvent même, le refuge de véhicules hybrides, n'ayant de la voiture de tourisme que le nom, pseudo-véhicules de course dont les propriétaires, se sachant battus dans la catégorie vitesse, cherchaient un palliatif dans les courses de tourisme, devenues ainsi des épreuves de seconde série.

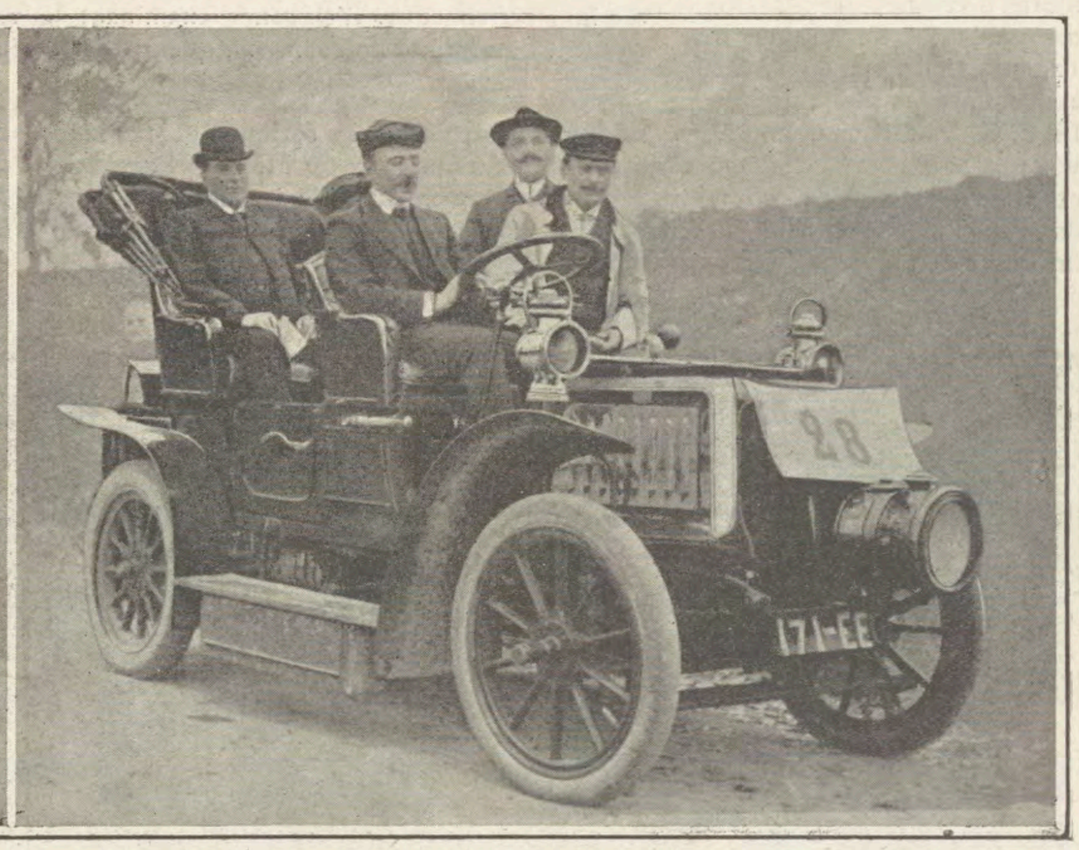
Cette année, il en fut tout autrement. L'état civil du véhicule qui courait était rigoureusement établi: sa cylindrée, c'est-à-dire l'identification de son type de moteur avec le type de moteur commercial ; son poids, c'est-à-dire l'identification de son type de châssis et de carrosserie avec le type courant.

C'était là, au fond, le meilleur moyen d'inciter chacun à ne présenter en course que des véhicules dont les éléments se rapprochent le plus possible de ceux des véhicules qu'on aspire à vendre au public.

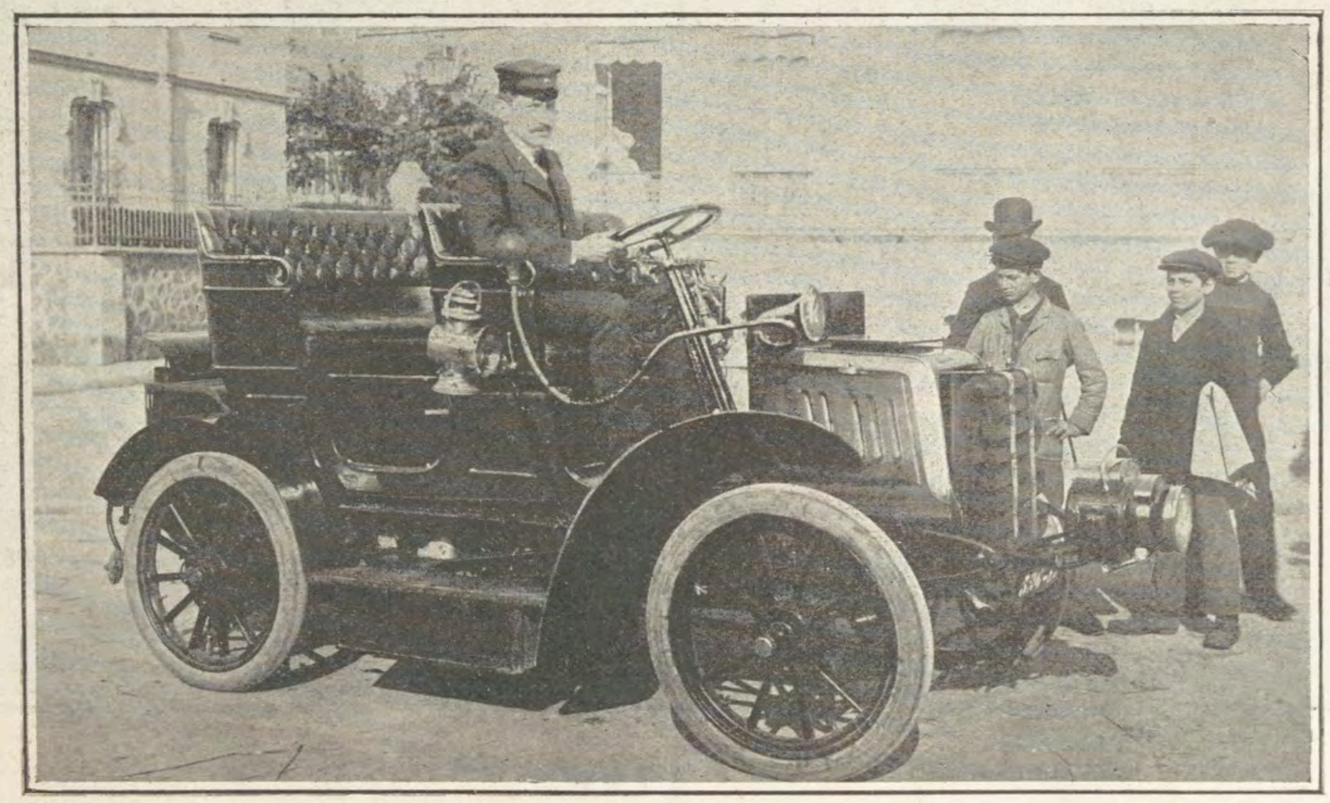
Ceux qui s'intéressent de près ou de loin à l'automobile ont donc suivi avec intérêt l'épreuve de dimanche dernier. 63 véhicules, représentant une valeur totale de plus de 900.000 francs, sont venus se mettre en ligne et ont presque tous escaladé la côte à très belle allure. Songez que le premier couvre l'effroyable mille de la côte, départ arrêté, en 1 m. 42 s., ce qui représente près de 60 kilomètres à l'heure. Songez qu'il n'en est guère qui le montent en plus de quatre minutes, ce qui représente, toujours avec un départ arrêté, 15 milles, ou 24 kilomètres à l'heure, et avouez que sur une côte qui atteint du 10 o/o, c'est tout simplement magnifique.

La catégorie motocyclettes a été pour la marque Magali l'occasion d'une magnifique victoire.

Pelzer, vainqueur de la catégorie des véhicules de 12 à 18.000 francs, sur voiture à vapeur *Gardner-Serpollet*, munie de pneumatiques *Michelin*.



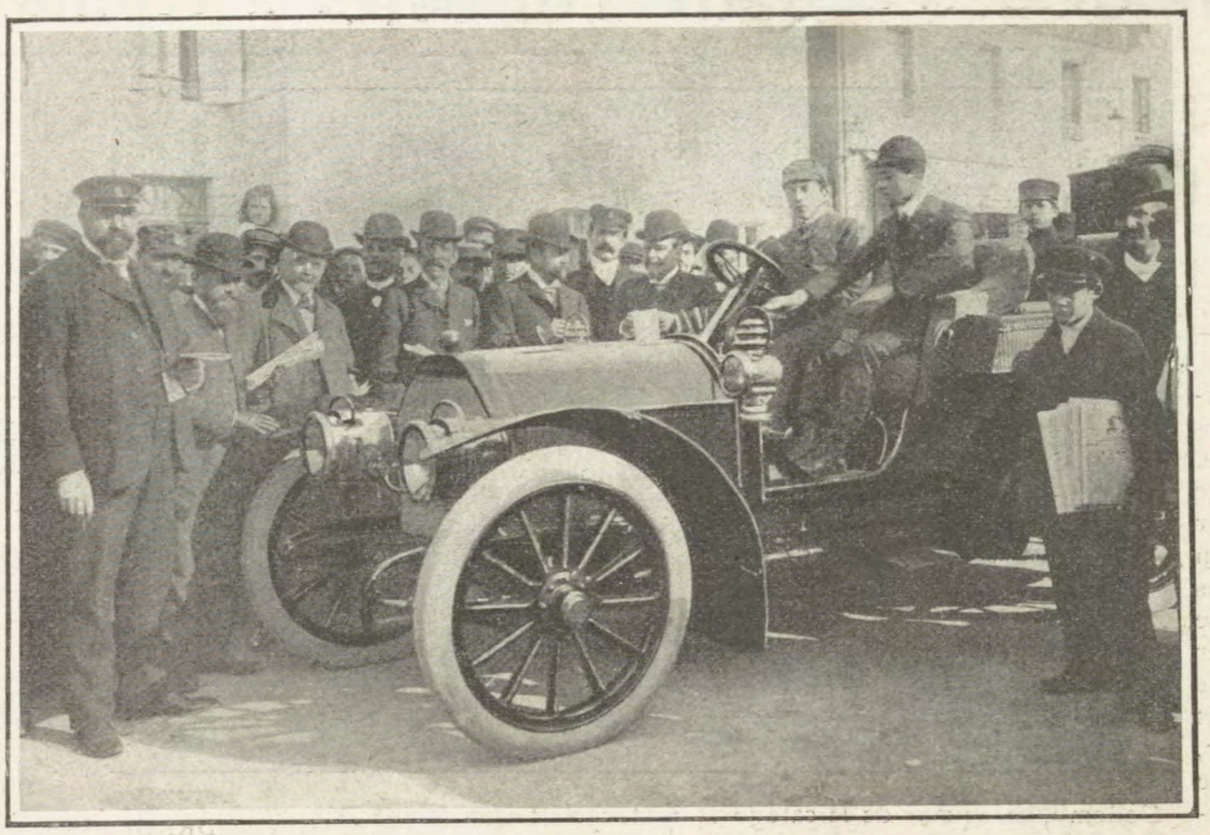
Vendel, vainqueur de la catégorie des véhicules de 4 à 8.000 francs, sur voiture à vapeur *Gardner-Serpollet*, munie de pneumatiques *Michelin*.



Amand, vainqueur de la catégorie des véhicules de 8 à 12.000 francs, sur voiture à vapeur *Gardner-Serpollet*, munie de pneumatiques *Michelin*.

Collomb et Bac ont, dans l'ordre, enlevé les deux premières places, démontrant l'excellence de leur transmission, et ils ont failli battre des voitures de 50.000 francs.

La vieille championne de la vapeur, la maison Gardner-Serpollet, s'est adjugé avec quatre voitures les quatre catégories qui suivent, de 4.000 à 8.000, de 8.000 à 12.000, de 12.000 à 18.000, et de 18.000 à 25.000 francs. On ne peut souligner de façon plus nette cette royauté de la vapeur dans l'attaque brutale et splendide à la fois de la côte qu'elle dévore littéralement. Quelques-uns des temps de Vendel, d'Amand, de Pelser et de Rulot, les quatre champions vaporistes, sont superbes, et le fait de grimper Château-Thierry en moins de deux minutes avec un véhicule de moins de 12.000 francs est de nature à satisfaire les plus difficiles.



Le jury du concours d'élégance examinant la voiture *Mercédès* munie de pneus *Continental* de M. Lareintie-Tholosan, vainqueur de la catégorie des véhicules de plus de 25.000 francs.

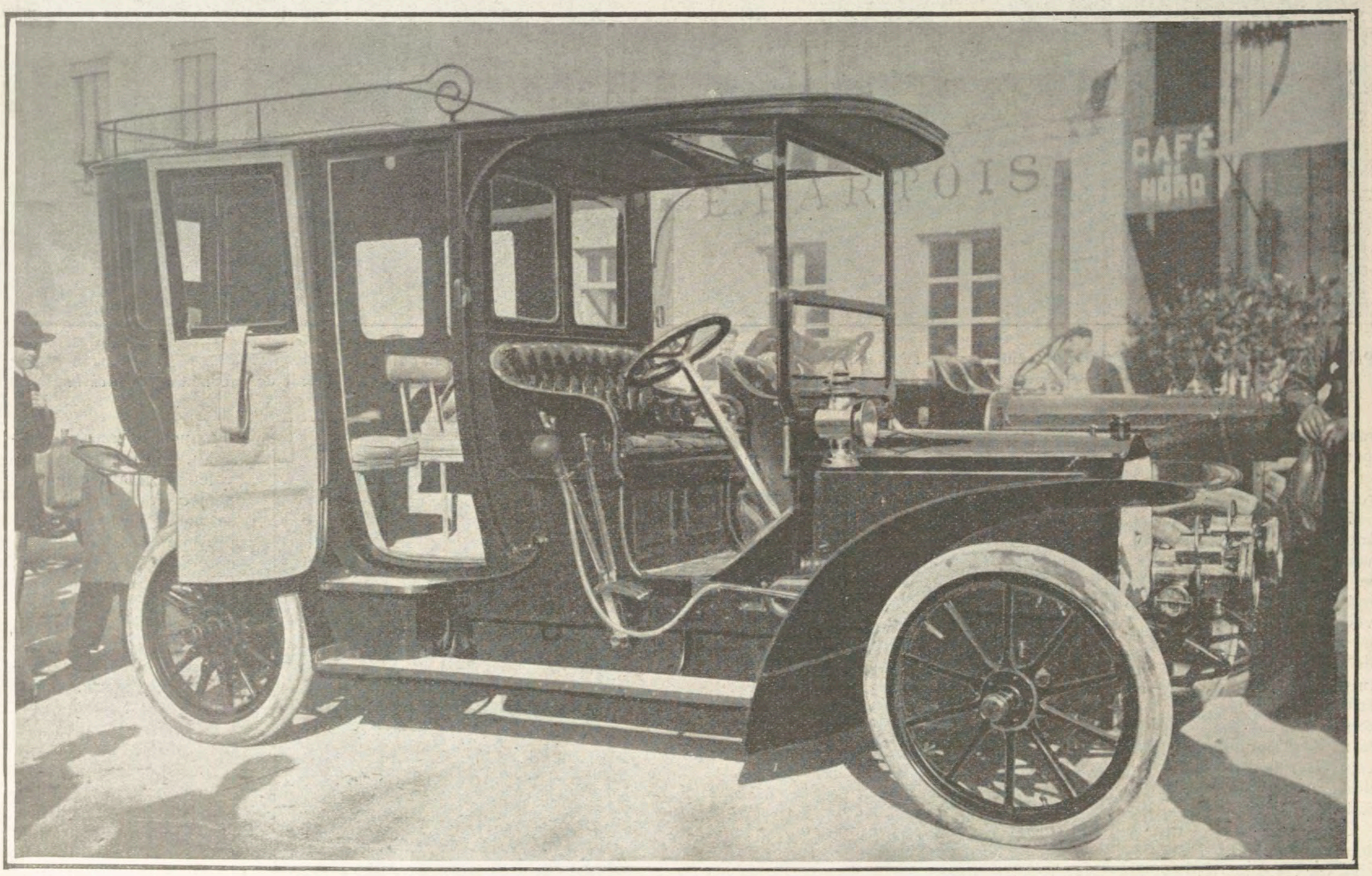
La C. G. V. fait également un des bons temps avec la sérieuse et robuste voiture de Robert et les deux Mercédès de 60 chevaux de MM. de Lareintie et Graves font naturellement les meilleurs temps de la journée, gagnant dans un splendide démarrage, continué par une allure soutenue jusqu'à la fin des 1.609 mètres et dévorant la côte sans presque s'en apercevoir.

Parmi les moins heureux, qui ont fait pourtant une belle impression, citons Radia et ses splendides voitures, Radia dont le meilleur véhicule a été arrêté par une malfaisance volontaire ; Ariès et ses voitures si souples et si silencieuses, Ariès, une des révélations de l'année, Bailleau et son joli petit véhicule ; Boyer, qui fait une belle course d'ensemble ; les Richard-Brasier et les Renault, dont le nom est à lui seul un éloge ; Tony Huber, Delta, Corre, dont les deux voitures finissent seconde et troisième, et qui enlève avec une un prix d'élégance ; de Dietrich et ses robustes engins solides et bien assis.

En un mot, la manifestation a été fertile en enseignements et chacun pourra en tirer profit.

Pour le concours d'élégance, le Grand Prix de la Ville de Château-Thierry et la médaille du T. C. F. ont été attribués à la Radia IV, pour sa carrosserie fermée dont nous donnons ci-dessous la photographie et qui nous semble bien être l'idéal de la voiture du touriste, désirant avant tout le confortable et soucieux de ses aises sur la route comme chez lui.

GEORGES PRADE.



Le Grand Prix d'élégance.

La voiture Radia IV, *munie de pneus* Michelin, *qui a été reconnue la plus confortable et à laquelle le jury du concours d'élégance a décerné le Grand Prix de la ville de Château-Thierry. Au cours de l'épreuve, le meilleur véhicule des* Radia *a été arrêté par une malfaisance volontaire, un morceau d'acier de huit centimètres ayant en effet été introduit dans le carter du changement de vitesse.*

NOS NOUVEAUX CONCOURS SPORTIFS

CONCOURS N° 13 RÉSULTATS

L'heureux gagnant du concours n° 13, celui du cycliste inconnu photographié au passage à niveau de Joinville, s'est présenté dans nos bureaux la semaine dernière.

Par une bizarrerie du sort, alors que nous avions organisé ce concours à l'intention des cyclistes de la périphérie Est de Paris, c'est un habitant de la banlieue Ouest qui en est le lauréat. Le cycliste gagnant du concours est, en effet, **M. Gabriel Vidalenc, 2, boulevard de Courbevoie, à Courbevoie**.

M. Vidalenc fait cependant partie d'une société de l'Est, l'Union Sportive Sedaine. C'est un cycliste fervent et, naturellement, un lecteur assidu de la *Vie au Grand Air*.

CONCOURS N° 16 REMISE

La pluie, la fâcheuse pluie, a causé dimanche dernier l'ajournement d'une partie du programme de Buffalo et en particulier de notre Challenge cycliste qui formait, on le sait, l'objet de notre concours N° 16.

Cette épreuve a dû être remise au 1er novembre, ce qui nous oblige naturellement à ajourner également le concours. Il va sans dire que les cartes postales reçues dans les délais prévus primitivement restent seules qualifiées.

CONCOURS N° 17 CLOTURE

Tous ceux de nos lecteurs qui n'ont pas encore envoyé leurs pronostics pour notre concours N° 17 pourront le faire jusqu'à vendredi prochain 28 octobre, date extrême de qualification pour les cartes postales.

Rappelons que ce concours a pour sujet la marche intercorporations organisée par le *Petit Matelot* et qui paraît devoir réunir un lot formidable de concurrents.

C'est précisément à une question portant sur le nombre de ceux-ci que nous prions les pronostiqueurs de s'exercer, y ajoutant toutefois, suivant l'usage, une question subsidiaire destinée à faire un classement au cas de dead-heat sur la première.

Voici donc les deux questions à résoudre :

1° **Combien y aura-t-il de partants dans la Marche du *Petit Matelot* ?**

2° **A quelle corporation appartiendra le vainqueur ?**

Comme d'habitude, c'est par cartes postales exclusivement que les réponses doivent nous parvenir. Ce concours sera clos **vendredi prochain**, c'est-à-dire que pour être admises, les cartes postales devront porter le timbre de la poste de ce jour-là au plus tard.

Le gagnant du concours recevra **cinquante francs** en espèces, le second **vingt-cinq francs**.

CONCOURS N° 18 NOUVEAU

La course de côte pour automobiles de tourisme disputée dimanche dernier à Château-Thierry donne un caractère de véritable actualité à notre concours N° 18.

Il s'agit, en effet, de soumettre aux suffrages de nos lecteurs diverses voitures de touristes et de leur demander lesquelles, à leur avis, réunissent les meilleures conditions de confortable, d'élégance et de pratique qu'ils exigent d'un véhicule de ce genre.

Pour cela, nous publions ci-dessous diverses photographies représentant des voitures de marque et de genre différents. C'est à nos lecteurs qu'il appartiendra d'« élire » celle qui leur paraît la meilleure, et de classer ensuite les autres dans l'ordre de leurs préférences.

Bien entendu, c'est **par cartes postales** exclusivement que les réponses doivent nous parvenir. Les cartes postales doivent classer les voitures dans l'ordre de préférence du pronostiqueur, en désignant chaque voiture par la lettre qui figure à côté de chaque cliché. Par exemple, si l'on estime que la voiture B est la meilleure et que la voiture D. vient ensuite, on dira : 1re B 2e D et ainsi de suite.

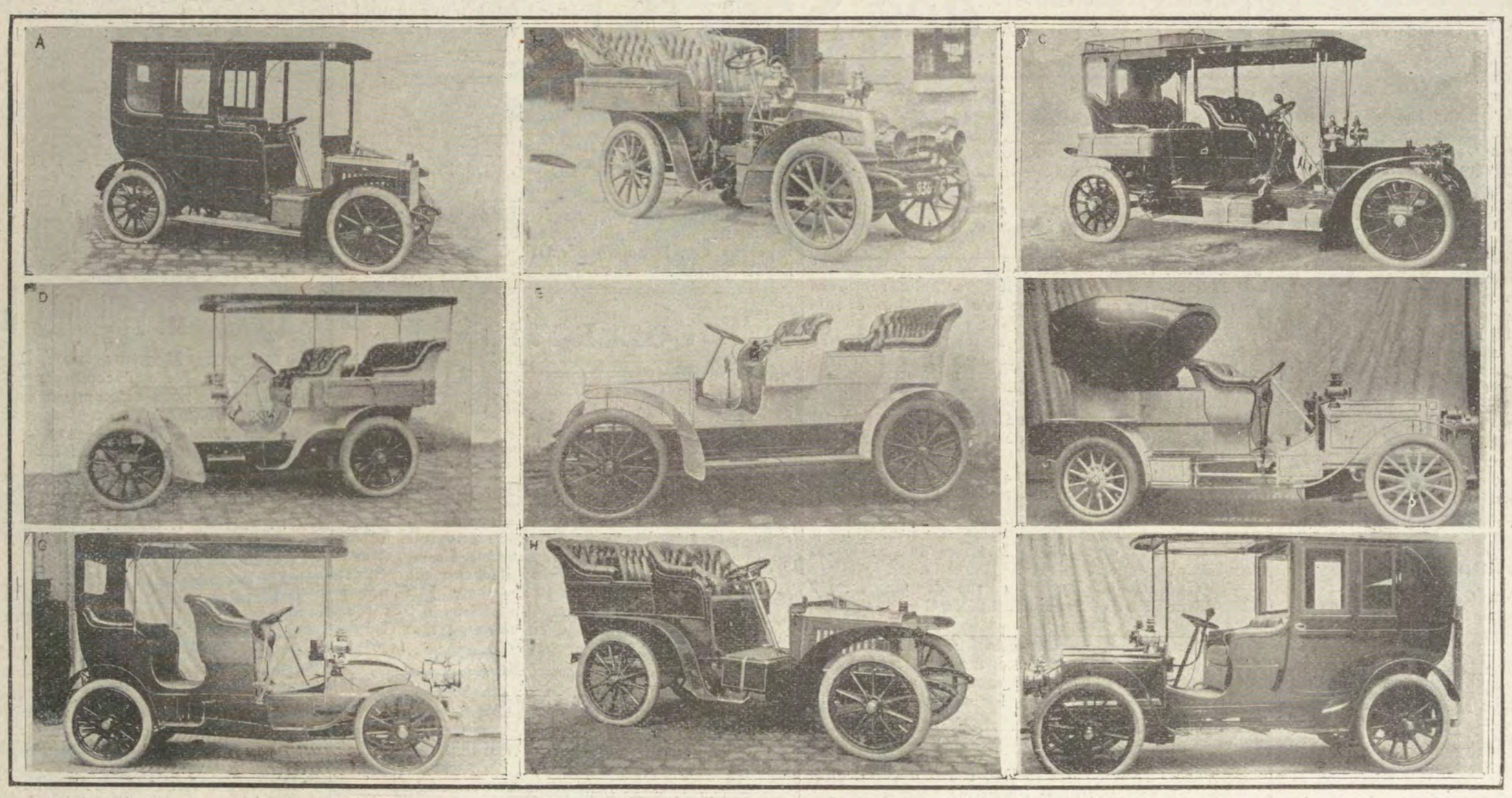
Le concours sera clos le

VENDREDI 4 NOVEMBRE

C'est-à dire que pour être admises, les cartes postales devront porter le timbre de la poste de ce jour-là au plus tard.

Le vainqueur du concours sera celui dont la liste se rapprochera le plus de la liste idéale formée par la majorité des suffrages exprimés.

Le gagnant du concours recevra **cinquante francs** en espèces, le second **vingt-cinq francs**.



Concours n° 18 : Classer ces neuf voitures par ordre de préférence.

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

Quelques causes de retard

Nous recevons journellement des lettres de clients se plaignant du retard apporté par nous dans la réparation d'objets qu'ils nous ont adressés.

Ces retards sont dans certains cas de plusieurs mois.

Or, en nous reportant à la correspondance échangée, nous constatons qu'invariablement ce retard est imputable au client lui-même.

Il y a à cela plusieurs causes.

Il arrive souvent qu'un client ne répond pas à une ou même à plusieurs lettres dans lesquelles nous lui demandons des instructions.

Chaque fois, en effet, que le colis n'est pas accompagné d'une lettre nous autorisant à faire les réparations nécessaires aux objets, au mieux des intérêts du client, nous sommes obligés d'écrire à ce dernier, pour lui soumettre un devis et lui demander si nous devons exécuter les réparations qui y sont prévues.

Or, il arrive fréquemment que lettre et rappels restent sans effet, et que nous devons laisser en attente lesdits objets, jusqu'à ce que le client se soit décidé à nous écrire.

Il peut arriver aussi que nous ne puissions écrire au client faute de connaître son adresse exacte.

Par exemple, un client est de passage à Bordeaux. De là, il nous adresse d'un hôtel quelconque des objets à réparer. Puis il continue son voyage.

Supposons que nous lui écrivions à cet hôtel, ce que nous faisons d'ailleurs, le client est généralement parti et la lettre nous revient avec la mention traditionnelle : « Parti sans adresse » ou même « Inconnu ».

Enfin, très souvent aussi, les clients signent illisiblement leurs lettres.

Nous ne pouvons, hélas, connaître la signature de tous les automobilistes de France et d'ailleurs ; aussi sommes-nous dans l'obligation de laisser les objets en souffrance et de classer les lettres à la rubrique « Inconnu » dans de très nombreux cas.

Ce dossier des « Inconnus » est d'ailleurs particulièrement intéressant et suggestif à consulter.

Quelques clients ont écrit jusqu'à quatre lettres avec une signature illisible avant de se décider à mettre au-dessous leur nom et leur adresse.

Il nous est même arrivé de ne connaître ces détails que par l'intermédiaire de l'Administration des Postes, à l'occasion de l'envoi d'une lettre recommandée par le client.

En résumé :

1. Accompagnez toujours vos envois d'une lettre nous autorisant à faire les réparations nécessaires à vos objets, ou tout au moins répondez aux lettres que nous vous adressons à leur sujet.

2. Si vous êtes en déplacement, écrivez-nous en nous adressant les objets et donnez-nous une adresse à laquelle nous puissions vous écrire avec la certitude que notre lettre vous parviendra.

3. Enfin, ajoutez toujours à votre signature votre nom et votre adresse exacte.

Ce n'est nullement, croyez-le bien, un détail superflu.

En vous conformant aux recommandations absolument essentielles qui précèdent, vous supprimerez vous-même la presque totalité des retards dont vous vous plaignez.

MICHELIN ET Cie.

AUTOUR DES SPORTS

CHAMPIONNAT D'AVIRON DE LA MÉDITERRANÉE

Louis Masse, dont nous pu-
ons ci-dessus la photogra-
e, vient de gagner le cham-
nnat d'aviron de la Médi-
anée. Il a encore gagné
te année la Coupe Prevel,
rue pour la quatrième fois
Nice sur le parcours de
o mètres.

LES OMNIBUS AUTOMOBILES DE BERLIN

On vient de mettre en service, dans les faubourgs de Berlin, des tramways électriques sans rails avec trolley aérien.

Ce nouveau mode de transport est déjà très apprécié en Allemagne.

LE FOOTBALL AUX BATAILLONS D'AFRIQUE

Nous publions ci-dessus la photographie de l'équipe première de football du 4e bataillon d'Afrique. Cette équipe est composée de sous-officiers et caporaux qui tiennent garnison au camp Servière. La plupart ont déjà fait partie d'une société métropolitaine et sont d'excellents et fins joueurs.

UN CHAMPIONNAT ORIGINAL

Disputé à Londres entre cireurs de souliers, le jury en déclara vainqueur un nommé Smyth, dont nous publions ci-dessus la photographie.

Smith ne met qu'une minute pour transformer en de véritables vernis des souliers couverts de boue.

LE TOUR DE NA

Cette épreuve pédestre
ganisée dimanche par
confrère *l'Est Républicai*
été gagnée par Neau, c
couvert la distance en
2 m. Notre photographi
présente, au centre, le
queur; à droite, Janel, a
2e et, à gauche, Fauvet, a
3e.

NOS ÉCHOS

Pour nos lecteurs

meilleur moyen de nous engager à améliorer encore cette revue et de nous permettre d'y arriver de faire en sa faveur une aimable propagande. s notre tirage augmentera, mieux nous pourrons ner — et nos lecteurs savent par expérience que s ne faisons pas de vaines promesses. Les argu-ts que nos lecteurs peuvent apporter en faveur eur journal sont nombreux :

. C'est la première publication de ce genre ayant u en France, et elle est restée la seule; les autres furent que des plagiats maladroits ;

. Faire remarquer que nos articles, spéciale-t écrits pour nous, sont signés des noms les s compétents des spécialistes de chaque sport ;

. Citer les concours que nous avons organisés ncours du motocycle, de l'automobile, ainsi que concours hebdomadaires dotés de prix en es-es) ;

. Noter que la *Vie au Grand Air* résume tous journaux s'adressant aux sportsmen, puisqu'il t pas une manifestation sportive importante qui soit traitée ;

. Ajouter enfin que tout en étant éditée avec grand e et un grand souci d'art et de littérature, la *Vie Grand Air* peut être mise entre toutes les mains.

PIERRE LAFITTE ET CIE.

Salon de l'Automobile

ONSIEUR le Ministre du Commerce et de l'Industrie a fait connaître au Commissaire néral qu'il acceptait de présider l'inauguration de 7e Exposition Internationale de l'Automobile, du cle et des Sports qui aura lieu le 9 décembre pro-in. C'est avec un réel plaisir que le monde des uffeurs enregistrera cette décision qui constitue un ge précieux de la haute sollicitude que les pouvoirs blics portent au développement des industries de locomotion moderne.

Bibliographie

électricité et les chauffeurs. — Les conducteurs d'automobiles qui veulent s'initier aux choses de ectricité, dans ses rapports avec la voiture à pétrole, uveront un réel intérêt à l'étude d'un petit ou-ge : *Le Rôle de l'Electricité dans l'automobile, tiqué aux chauffeurs*, que vient de publier notre frère L. B. Fanor, auteur d'ouvrages de vulgari a-n sur l'électricité.

Prix : 1 fr. 50, franco.

V. GRANTER.

Finance

NE chose est remarquable, c'est que la Bourse, de parti pris, ne veut pas prendre souci de la guerre so-japonaise, qui laisse la spéculation indifférente dont l'épargne ne s'émeut en rien. Quoi qu'il se sse en Mandchourie, les fonds russes restent aussi u tenus.

L'épargne, pour cela, ne délaisse pas, d'ailleurs, tre rente française. Tout au contraire, son marché, puis longtemps, n'avait montré une telle activité. otidiennement, sans interruption, les Caisses en hètent une moyenne de 30.000 francs de rentes, ce i est quelque chose.

On observe encore la bonne allure des mines d'or Transvaal dont les mauvais jours semblent passés qui n'attendent pour monter de façon sérieuse que progression des rendements. Ce sera l'affaire de lques semaines.

Le marché est donc bien disposé. Il espère voir, sous u, se produire les grandes opérations financières i lui sont annoncées par nos principaux établisse-nts de crédit.

C. LEVRAT.

TARIF

1° Petites annonces **non commerciales**, la ligne de 40 lettres... ... 1 fr. »

2° Petites annonces **commerciales**, la ligne de 40 lettres. ... ... 1 fr. 50

La Bourse des Sports

TARIF

3° Petites annonces **illustrées**. Forfait comprenant la confection du cliché-simili et un emplacement total d'une hauteur de 4 centim. 20 fr.

AUTOMOBILES

Renault Frères, neuves, 10 HP 1904; carrosseries de grand luxe, de différents modèles, aux meilleures conditions.

Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine et 32, avenue de la Grande-Armée, à Paris.

Renault Frères, 14 HP 1904, neuves, carrosseries de luxe de différents modèles avec pneus renforcés de 105 Michelin aux 4 roues, aux meilleures conditions.

Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine et 32, avenue de la Grande-Armée, à Paris.

Renault Frères, 14 HP 1904, neuve, carrosserie double phaéton de grand luxe, entrée latérale, pneus Michelin renforcés de 105 aux 4 roues au meilleur prix.

Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine et 32, avenue de la Grande-Armée, à Paris.

Panhard et Levassor, châssis et voitures 1904, 8, 10, 15, 18 et 24 HP. Livraison de suite à des prix très avantageux.

Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine et 32, avenue de la Grande-Armée, à Paris.

Quantité de voitures d'occasion Panhard et Levassor, Renault frères et autres marques en 6, 8, 10, 12, 14 et 15 HP. *Véritables occasions de bon marché.*

Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine. (1960)

A vendre : PANHARD-LEVASSOR, 16 HP, leger tonneau. Occasion.
PANHARD-LEVASSOR, 16 HP, touriste, tonn. Occ.
RENAULT Frères, 10 HP, limousine. Occasion.
LANDAULET DE DION-BOUTON, 8 HP. Occasion.
C. G. V., 20 HP, tonneau Roi des Belges.
C. G. V., 20 HP, limousine, entrées latérales.
DIETRICH, 24 HP, carrosserie couverte. Occasion.
LANDAULET électrique, grand luxe, très belle occasion. 70 HP Panhard-Levassor, 3 places Occasion.
Vente. Achat.

Echange de toutes voitures de bonnes marques contre les derniers modèles.

Ernest Loste, 37, r. Brunel. Paris. Tél. : 555-43. (1961)

Garage Central, 4, rue Bunault (faub. Montmartre). Téléph. 307-52. Installation unique. Surveillance de tous les instants. Atelier de réparations, accessoires, pièces de rechange. On trouve au Garage Central des voitures neuves et d'occasion de toutes les grandes marques. (1962)

Auto-Palace, 77 *bis*, aven. de la Grande-Armee. Tél. 524-27. Agence principale de vente pour les voitures DE DIETRICH, Panhard et Levassor, Mors, Renault frères, etc., avec carrosseries de grand luxe, au gré des clients. Garage modèle. Atelier de réparations. (1963)

Occasion, superbe limousine Panhard-Levassor 12-15 chx Phénix, carburateur Krebs, remise absolument à neuf, 9.500 francs.

Voiture Panhard-Levassor 24 chx 1904. châssis 2 m. 40 avec carrosserie grande limousine, entrée latérale, ou sans carrosserie. S'adresser à l'Auto-Palace, 77 *bis*, avenue de la Grande-Armée. Téléphone 524-27. (1964)

CHIENS

Grand chenil parisien, chiens de garde, de chasse, de luxe, d'appartement. Ravry, 4, r. de l'Etoile, Paris. (1965)

Magnifique Saint-Bernard, grande taille, 2 mois, 60 fr., photographie disponible, plusieurs adultes superbes. Ch. Baumam-Bondeli, Chalet Hollingen, à Berne (Suisse). (1966)

COLLECTIONS

A céder, 70 francs, collection complète et au courant de la *Vie au Grand Air*. Ch. Maynier, rue des Carmes, 11, Poitiers. (1967)

DIVERS

Chasseurs, soldats, évitez choléra, typhus, fièvre, en achetant le *Filtre scientifique Universel* modèle de poche breveté, les plus hautes récompenses, envoyé franco contre bon de poste 8 francs à O. Loffler, 14, rue d'Hauteville, Paris, filtres tous systèmes pour tous liquides, en vente partout. Dépositaires et agents acceptés. (1968)

TENNIS

Jeu de Tennis de la Rive Gauche, 148, rue de Vaugirard. (1969)

Création et Restauration de Parcs et Jardins de tous styles

E. REDONT

ARCHITECTE-PAYSAGISTE — GRAND PRIX
61, rue Louis-Blanc, PARIS
Entreprise générale pour la France et l'Etranger
DE PLANTATIONS ET TERRASSEMENTS, CONSTRUCTIONS RUSTIQUES, PONTS, ROCHERS, LACS, RIVIÈRES, CAPTATIONS ET CANALISATIONS D'EAUX, DRAINAGES, TRANSPLANTATIONS AU CHARIOT

OFFICIERS MINISTÉRIELS

DORDOGNE A vendre, BELLE PROPRIÉTÉ, sise à Thenon (Dordogne), proximité de la gare (ligne de Périgueux à Brive), route nationale, pays de chasse, truffes.

Contenance : 300 hectares environ.

Conviendrait particulièrement à l'élevage. Prés : 40 hectares environ. Bois : 200 hectares. On pourrait faire lot de 100.000 francs. S'adresser à Me JUGE, notaire à Fossemagne (Dordogne), seul chargé de la vente.

VENTE au Palais, le 5 novembre 1904, à heures :

1° UNE MAISON A FONTENAY-AUX-RO
Rue Boucicaut, n° 126.
Mise à prix : 20.000 francs.

2° UNE MAISON A FONTENAY-AUX-RO
Rue Boucicaut, n° 26.
Mise à prix : 20.000 francs.

3° GRANGE ET TERRAIN A FONTE AUX-RO
Rue de Chatenay.
Mise à prix : 4.000 francs.

ET SIX TERRAINS A FONTENAY-AU ROSES, CHATILLO LE PLESSIS-PIQUET
Mises à prix variant de 500 francs à 10.300 f
S'adresser à Me VALLET, avoué à Paris, 77, ru Petits-Champs ; Me Leroy, avoué, et Me Rena notaire à Sceaux.

L'Agence des Voyages Univers

17, faubourg Montmartre à Paris organi octobre, novembre et décembre 1904, les excur suivantes que nous recommandons à nos lect

1° **Excursion en Italie et sur le Littoral diterranéen.** — Départ le 17 octobre, reto 14 novembre 1904. Prix à forfait : 1re classe, 90 2e classe, 800 fr.

2° **L'Algérie, la Tunisie, Sousse et Kairo** — Du 23 octobre au 19 novembre 1904. Prix à fait : 1re classe, 1.100 fr.; 2e classe, 965 fr.

3° **La Sicile et la Tunisie.** — Du 27 octob 20 novembre 1904. Prix à forfait de 850 à 1.12 suivant la classe et l'itinéraire.

4° **L'Italie et la Côte d'Azur.** — Du 3 au 1 vembre 1904. Prix à forfait : 1re classe, 400 f classe, 350 fr.

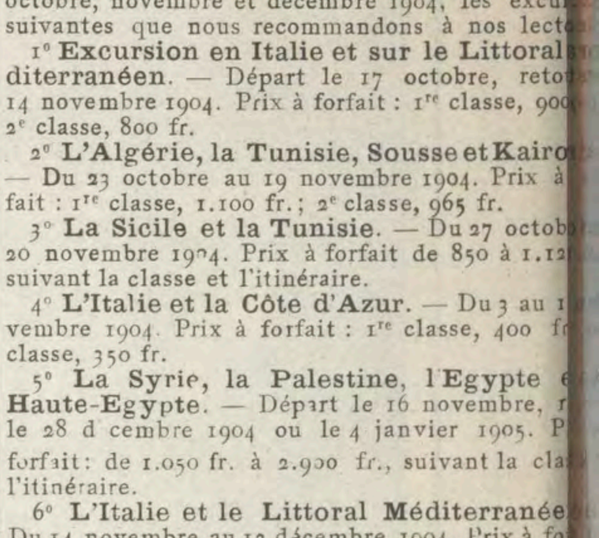
5° **La Syrie, la Palestine, l'Egypte Haute-Egypte.** — Départ le 16 novembre, le 28 d cembre 1904 ou le 4 janvier 1905. P forfait: de 1.050 fr. à 2.900 fr., suivant la cla l'itinéraire.

6° **L'Italie et le Littoral Méditerranée** Du 14 novembre au 12 décembre 1904. Prix à fo 1re classe, 900 fr.; 2e classe, 800 fr.

7° **L'Algérie, la Tunisie, Sousse et rouan.** — Du 20 novembre au 17 décembre Prix à forfait : 1re classe, 1.100 fr.; 2e classe, 9

8° **L'Egypte et la Haute-Egypte.** — Du cembre 1904 au 4 janvier 1905. Prix à forfait classe, 2.025 fr.; 2e classe, 1.750 fr.

9° **Voyage à l'Ile de Ceylan et aux In** — Du 10 décembre 1904 au 7 mars 1905. Prix fait : 1re classe, 6.100 fr.


MANUFACTURE du CHRONOMÈTRE FRANÇA
"LE ROYAL"
FONDÉE EN 188
ACIER et VIEIL ARGENT 25
ENVOI A L'ESSAI 10 JOU
GARANTIE : 10 AN
SOCIÉTÉ du CHRONOMÈTRE "LE ROYA
UNION FRANÇAISE à BESANÇON
ENVOI du CATALOGUE GRATUIT de tous genres de MONTI

LAIT de VIOLETTES SAVON CRÈME POUDRE ESSENCE

GARANTI aux *FLEURS NATURELLES*, possédant les qua requises pour la **BEAUTÉ** et la **FRAICHEUR** du **TEI** *Se méfier des Produits artificiels.* — SOCIÉTÉ HYGIÉNIQUE, Paris, et bons Parfu